



ΕΦΗΜΕΡΙΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ

ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΤΕΥΧΟΣ ΔΕΥΤΕΡΟ — Αρ. Φύλλου 531

30 Ιουνίου 1997

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΥΠΟΥΡΓΙΚΕΣ ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ ΚΑΙ ΕΓΚΡΙΣΕΙΣ

ΥΠΟΥΡΓΙΚΕΣ ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ & ΕΓΚΡΙΣΕΙΣ

Αριθ. 24448/1962 (1)

Συμμόρφωση προς τις διατάξεις της οδηγίας 96/27/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 20ης Μαΐου 1996 «σχετικά με την προστασία των επιβαινόντων μηχανοκινήτων οχημάτων σε πλευρικές συγκρούσεις και για την τροποποίηση της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ.

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ ΕΘΝΙΚΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ

Έχοντας υπόψη τις διατάξεις:

1. Του άρθρου 84 παρ. 2 του Κ.Ο.Κ. που κυρώθηκε με το Ν. 2094/92 (ΦΕΚ 182/Α/1992) «περί κυρώσεως του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας».

2. Του δευτέρου άρθρου του Ν. 2077/1992 (ΦΕΚ 136/Α/92) «Κύρωση της Συνθήκης για την Ευρωπαϊκή Ένωση και των σχετικών πρωτοκόλλων και δηλώσεων που περιλαμβάνονται στην τελική πράξη».

3. Των άρθρων 1 παρ. 1 και 3 του Ν. 1338/83 (ΦΕΚ 34/Α/1983) «Εφαρμογή του Κοινοτικού Δικαίου», όπως τροποποιήθηκε με την παρ. 1 του άρθρου 6 του Ν. 1440/84 (ΦΕΚ 70/Α/84) «Συμμετοχή της Ελλάδος στο κεφάλαιο της Ευρωπαϊκής Κοινότητος Άνθρακος και Χάλυβος και του Οργανισμού Ε[illegible]ΡΑΤΟΜ» και του άρθρου 65 του Ν. 1892/90 (ΦΕΚ 10[illegible]/Α/90).

4. Του άρθρου 2[illegible] του Ν. 1558/85 «Κυβέρνηση και Κυβερνητικά Όργ[illegible] (ΦΕΚ 137/Α/1985) που προστέθηκε με το άρθρο 27 του Ν. 2081/92 (ΦΕΚ 154/Α/1992).

5. Της 566/26.9.96 (ΦΕΚ 910/Β/1.10.96) Κοινής Απόφασης του Πρωθυπουργού και του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών «Καθορισμός αρμοδιοτήτων του Υφυπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών».

6. Του Π.Δ. 431/1983 (ΦΕΚ 160/Α/7.11.1983) «προσαρμογή της Ελληνικής Νομοθεσίας προς τις διατάξεις της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ του Συμβουλίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων της 6ης Φεβρουαρίου 1970 περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των Κρατών-μελών, που αφορούν στην έγκριση των οχημάτων με κινητήρα και των ρυμουλκουμένων τους, όπως τροποποιήθηκε με τις 78/315/ΕΟΚ της 21 Δεκεμβρίου 1977, 78/547/ΕΟΚ της 12 Ιουνίου 1978 και 80/1267/ΕΟΚ της 16 Δεκεμβρίου 1980, οδηγίες του Συμβουλίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων», όπως τροποποιήθηκε τελευταία με την Κ.Υ.Α. 36090/2874/96 (ΦΕΚ 122/Β/5.3.1996) «Συμμόρφωση προς τις διατάξεις της οδηγίας 95/54/ΕΚ της Επιτροπής των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων της 31ης Οκτωβρίου 1995 για την προσαρμογή στην τεχνική πρόοδο της οδηγίας 72/245/ΕΟΚ του Συμβουλίου σχετικά με την εξουδετέρωση των ραδιοηλεκτρικών παρασίτων τα οποία παράγονται από τους κινητήρες με επιβαλλόμενη ανάφλεξη με τους οποίους είναι εφοδιασμένα τα μηχανοκίνητα οχήματα και για την τροποποίηση της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ του Συμβουλίου που αφορά την έγκριση τύπου των μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκουμένων τους.

7. Του Π.Δ. 1382/1981 (ΦΕΚ 345/Α/31.12.1981) «Συμμόρφωση της Ελληνικής νομοθεσίας με τις διατάξεις της με αριθμό 77/649/ΕΟΚ οδηγίας του Συμβουλίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, της 27 Σεπτεμβρίου 1977 για την προσέγγιση των νομοθεσιών των κρατών-μελών που αφορούν στο οπτικό πεδίο του οδηγού των οχημάτων με κινητήρα» όπως τροποποιήθηκε τελευταία από την ΚΥΑ 39162/4597/1991 (ΦΕΚ 958/Β/22.11.1991) που εκδόθηκε σε συμμόρφωση προς τις διατάξεις της οδηγίας 90/630/ΕΟΚ της Επιτροπής των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων.

8. Του Π.Δ. 1379/1981 (ΦΕΚ 343/Α/31.12.81) «Συμμόρφωση της Ελληνικής νομοθεσίας με τις διατάξεις της με αριθμό 70/387/ΕΟΚ οδηγίας του Συμβουλίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, της 10ης Αυγούστου 1970 για την προσέγγιση των νομοθεσιών των Κρατών-μελών, που αφορούν στις πόρτες των οχημάτων με κινητήρα και των ρυμουλκουμένων τους».

9. Του Π.Δ. 391/1983 (ΦΕΚ 142/Α/7.10.1983) «Συμμόρφωση της Ελληνικής νομοθεσίας με τις διατάξεις της οδηγίας 74/483/ΕΟΚ του Συμβουλίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, της 17ης Σεπτεμβρίου 1974, περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των Κρατών-μελών που αφορούν στις εξωτερικές προεξοχές των οχημάτων με κινητήρα, όπως τροποποιήθηκε και συμπληρώθηκε με την οδηγία 79/488/ΕΟΚ του Συμβουλίου», όπως τελευταία τροποποιήθηκε από το Π.Δ. 475/1988 (ΦΕΚ 212/Α/28.9.88) και την Κ.Υ.Α. 54401/141/1988 (ΦΕΚ 66/Β/4.2.88), που εκδόθηκαν σε συμμόρφωση προς τις διατάξεις της οδηγίας 87/354/ΕΟΚ.

10. Του Π.Δ. 530/1983 (ΦΕΚ 204/Α/31.12.1983) «Συμμόρφωση προς τις διατάξεις της 76/115/ΕΟΚ οδηγίας του Συμβουλίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, της 18ης Δεκεμβρίου 1975, περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των Κρατών μελών των αναφερομένων στις αγκυρώσεις των ζωνών ασφαλείας των οχημάτων με κινητήρα» και της Κ.Υ.Α. 12652/1984 (ΦΕΚ 636/Β/11.9.1984) που εκδόθηκε σε συμπλήρωση της συμμόρφωσης προς τις διατάξεις της οδηγίας 76/115/ΕΟΚ, όπως το ανωτέρω Π.Δ. τροποποιήθηκε με την Κ.Υ.Α. οικ. 39163/4598/91 (ΦΕΚ 956/Β/20.11.1991) σε συμμόρφωση προς τις διατάξεις της οδηγίας 90/629/ΕΟΚ της Επιτροπής της 30ης Οκτωβρίου 1990.

11. Το διεθνές πρότυπο ISO 6487:1987.

12. Ότι οι τεχνικές απαιτήσεις της παρούσας απόφασης βασίζονται στο έγγραφο TRANS/SC1/WP29/396 της Οικονομικής Επιτροπής για την Ευρώπη των Ηνωμένων Εθνών, αποφασίζουμε:

Άρθρο 1

Σκοπός

Η παρούσα απόφαση αποσκοπεί στην τροποποίηση και συμπλήρωση της Ελληνικής νομοθεσίας σε συμμόρφωση προς τις διατάξεις της οδηγίας 96/27/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 20ης Μαΐου 1996 «σχετικά με την προστασία των επιβαινόντων μηχανοκινήτων οχημάτων σε πλευρικές συγκρούσεις και για την τροποποίηση της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ», που δημοσιεύθηκε στην Ελληνική γλώσσα στην Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων στο τεύχος με αριθμό L.169/ 8.7.1996 σελ. 1 ως 38 (διορθωτικό).

Άρθρο 2

Για τους σκοπούς της παρούσας απόφασης ο όρος «όχημα» έχει την έννοια που δίδεται στο άρθρο 2 του Π.Δ. 431/83 που εκδόθηκε σε συμμόρφωση προς τις διατάξεις της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ, όπως τροποποιήθηκε και ισχύει.

Άρθρο 3

1. Από την ημερομηνία δημοσίευσης της παρούσας απόφασης, οι αρμόδιες Υπηρεσίες του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών δεν επιτρέπεται για λόγους που αφορούν την προστασία των επιβαινόντων μηχανοκινήτων οχημάτων σε πλευρικές συγκρούσεις:

• ούτε να αρνούνται, για ένα τύπο οχήματος, την έγκριση ΕΚ ή την έγκριση από εθνικής πλευράς,

• ούτε να απαγορεύουν τη χορήγηση άδειας κυκλοφορίας, την πώληση ή τη θέση σε κυκλοφορία ενός οχήματος,

εάν ανταποκρίνεται στις απαιτήσεις της παρούσας απόφασης.

2. Από την 1η Οκτωβρίου 1998, οι αρμόδιες Υπηρεσίες του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών χορηγούν:

• την έγκριση ΕΚ ενός τύπου οχήματος σύμφωνα με το άρθρο 4 του Π.Δ. 431/83, που εκδόθηκε σε συμμόρφωση προς την οδηγία 70/156 ΕΟΚ, όπως τροποποιήθηκε,

• την έγκριση από εθνικής πλευράς ενός τύπου οχήματος,

μόνον εάν το όχημα ανταποκρίνεται προς τις απαιτήσεις της παρούσας απόφασης.

3. Η παράγραφος 2 δεν εφαρμόζεται σε τύπους οχημάτων που εγκρίνονται πριν από την 1η Οκτωβρίου 1998, σύμφωνα με οποιαδήποτε δύο από τα ακόλουθα νομοθετήματα:

• του Π.Δ. 1379/81 που εκδόθηκε σε συμμόρφωση προς τις διατάξεις της οδηγίας 70/387/ΕΟΚ του Συμβουλίου (μανδαλώσεις και γιγγλυμοί),

• του Π.Δ. 391/83 που εκδόθηκε σε συμμόρφωση προς τις διατάξεις της οδηγίας 74/483/ΕΟΚ (εξωτερικές προεξοχές), όπως τροποποιήθηκε,

• του Π.Δ. 530/83, που εκδόθηκε σε συμμόρφωση προς τις διατάξεις της οδηγίας 76/115/ΕΟΚ (αγκυρώσεις ζωνών ασφαλείας), όπως τροποποιήθηκε,

καθώς και, κατά περίπτωση, για μεταγενέστερες επεκτάσεις των εν λόγω εγκρίσεων.

4. Από την 1η Οκτωβρίου 2003, οι αρμόδιες Υπηρεσίες του Υπουρ. Μεταφορών και Επικοινωνιών θεωρούν ότι τα πιστοποιητικά συμμόρφωσης που συνοδεύουν τα καινουργή

οχήματα σύμφωνα με τις διατάξεις του Π.Δ. 431/83 που εκδόθηκε σε συμμόρφωση προς την οδηγία 70/156/ΕΟΚ όπως τροποποιήθηκε, δεν ισχύουν πλέον για την εφαρμογή του άρθρου 7 παράγραφος 1 του εν λόγω διατάγματος όπως τροποποιήθηκε, εάν δεν πιστοποιούν τη συμμόρφωση των οχημάτων προς τις διατάξεις των παραρτημάτων της παρούσας απόφασης.

Άρθρο 4

1. Στο παράρτημα IV μέρος I, του Π.Δ. 431/83 που εκδόθηκε σε συμμόρφωση προς την οδηγία 70/156/ΕΟΚ όπως τροποποιήθηκε, ο πίνακας συμπληρώνεται ως εξής:

	Θέμα	Αριθ. οδηγίας	Αναφορά στην ΕΕ αριθ.	M1	M2	M3	N1	N2	N3	O1	O2	O3	O4
54	Αντοχή στις πλευρικές συγκρούσεις	95/.../ΕΚ	L...	x			x						

2. Προσαρτώνται και αποτελούν αναπόσπαστο μέρος της παρούσας απόφασης Πίνακας Παραρτημάτων και Παραρτήματα με το ακόλουθο περιεχόμενο:

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΩΝ

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ I *Διοικητικές διατάξεις για την έγκριση ενός τύπου οχήματος*

1. Αίτηση έγκρισης ΕΚ
2. Έγκριση ΕΚ
3. Τροποποιήσεις του τύπου και των εγκρίσεων
4. Πιστότητα της παραγωγής

Προσάρτημα 1: Δελτίο πληροφοριών

Προσάρτημα 2: Δελτίο έγκρισης

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II *Τεχνικές απαιτήσεις*

1. Πεδίο εφαρμογής
2. Ορισμοί
3. Προδιαγραφές και δοκιμές

Προσάρτημα 1: Διαδικασία δοκιμής σύγκρουσης

Προσάρτημα 2: Χαρακτηριστικά του κινητού παραμορφώσιμου φράγματος

Προσάρτημα 3: Τεχνική περιγραφή του ανδρεικέλου για την πλευρική σύγκρουση

Προσάρτημα 4: Τοποθέτηση του ανδρεικέλου για την πλευρική σύγκρουση

Προσάρτημα 5: Μερική δοκιμή

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΓΚΡΙΣΗ ΕΝΟΣ ΤΥΠΟΥ ΟΧΗΜΑΤΟΣ

1. ΑΙΤΗΣΗ ΕΓΚΡΙΣΗΣ ΕΚ

1.1. Σύμφωνα με το άρθρο 3 παράγραφος 4 της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ, οι αιτήσεις έγκρισης ΕΚ ενός τύπου οχήματος όσον αφορά την προστασία των επιβαινόντων μηχανοκινήτων οχημάτων σε πλευρικές συγκρούσεις υποβάλλονται από τον κατασκευαστή του οχήματος.

1.2. Υπόδειγμα του δελτίου πληροφοριών περιλαμβάνεται στο προσάρτημα 1.

1.3. Στην τεχνική υπηρεσία που είναι αρμόδια για τη διενέργεια των δοκιμών έγκρισης, υποβάλλεται όχημα αντιπροσωπευτικό του προς έγκριση τύπου οχήματος.

1.4. Ο κατασκευαστής δικαιούται να υποβάλλει οποιαδήποτε στοιχεία και αποτελέσματα δοκιμών τα οποία καθιστούν δυνατό να διαπιστωθεί η συμμόρφωση προς τις απαιτήσεις με επαρκή βαθμό βεβαιότητας.

2. ΕΓΚΡΙΣΗ ΕΚ

2.1. Εαν ο τύπος οχήματος πληροί τις σχετικές απαιτήσεις, χορηγείται η έγκριση ΕΚ σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος 3 και, κατα περίπτωση, με το άρθρο 4 παράγραφος 4 της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ.

2.2. Υπόδειγμα του δελτίου έγκρισης ΕΚ περιλαμβάνεται στο προσάρτημα 2.

2.3. Για καθε εγκρινόμενο τύπο οχήματος, χορηγείται αριθμός έγκρισης σύμφωνα με το παράρτημα VII της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ. Ένα κράτος μέλος δεν επιτρέπεται να χορηγεί τον ίδιο αριθμό σε δυο διαφορετικούς τύπους οχημάτων.

2.4. Σε περίπτωση αμφιβολιών, για να διαπιστωθεί η πιστότητα του οχήματος προς τις απαιτήσεις της παρούσας οδηγίας, λαμβάνονται υπόψη όλα τα στοιχεία και όλα τα αποτελέσματα δοκιμών που υποβάλλει ο κατασκευαστής, τα οποία είναι δυνατόν να χρησιμεύσουν για την επιβεβαίωση της δοκιμής έγκρισης που διενεργεί η αρμόδια για τις εγκρίσεις αρχή.

3. ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΗ ΤΟΥ ΤΥΠΟΥ ΚΑΙ ΤΩΝ ΕΓΚΡΙΣΕΩΝ

3.1. Σε περίπτωση τροποποίησης έγκρισης που έχει χορηγηθεί σύμφωνα με την παρούσα οδηγία, εφαρμόζεται το άρθρο 5 της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ.

3.2. Για οποιαδήποτε τροποποίηση του οχήματος η οποία μεταβάλλει τη γενική μορφή της δομής του οχήματος, ή για οποιαδήποτε μεταβολή της μάζας αναφοράς κατά περισσότερο του 8%, απαιτείται επανάληψη της δοκιμής που περιγράφεται στο προσάρτημα 1 του παραρτήματος ΙΙ, εάν, κατά την κριση της αρχής, η τροποποίηση αυτή θα επηρεάσει σημαντικά τα αποτελέσματα των δοκιμών.

3.3. Εάν η τεχνική υπηρεσία, μετά από διαβούλευση με τον κατασκευαστη του οχήματος, κρίνει ότι οι τροποποιήσεις ενός τύπου οχήματος δεν δικαιολογούν την επανάληψη πλήρους δοκιμής, επιτρέπεται να διενεργηθεί μερική δοκιμή. Τούτο ισχύει, για παράδειγμα, σε περίπτωση που η μάζα αναφοράς δεν διαφέρει σε ποσοστό άνω του 8% ως προς τη μάζα του αρχικού οχήματος, ή εάν παραμένει αμετάβλητος ο αριθμός των εμπροσθίων καθισμάτων. Τροποποιήσεις του τυπου καθισμάτων ή της εσωτερικής διαρρύθμισης δεν συνεπάγονται αυτομάτως την επανάληψη πλήρους δοκιμής. Παράδειγμα αντιμετώπισης αυτού του προβλήματος δίδεται στο προσάρτημα 5 του παραρτήματος ΙΙ.

4. ΣΥΜΜΟΡΦΩΣΗ ΤΗΣ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ

4.1. Κατά γενικό κανόνα, τα μέτρα για να εξασφαλίζεται η συμμόρφωση της παραγωγής πρέπει να λαμβάνονται σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 10 της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ.

Προσάρτημα 1

Δελτίο πληροφοριών αριθμός ...

σύμφωνα με το παράρτημα I της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ(¹) για την έγκριση ΕΚ τύπου οχήματος όσον αφορά την προστασία των επιβαινόντων μηχανοκινήτων οχημάτων σε πλευρικές συγκρούσεις

Οι ακόλουθες πληροφορίες παρέχονται, κατά περίπτωση, εις τριπλούν και περιλαμβάνουν πίνακα περιεχομένων. Τυχόν σχέδια παρέχονται στην κατάλληλη κλίμακα και με επαρκείς λεπτομέρειες, σε μέγεθος Α4 ή διπλωμένα σε αυτό το μέγεθος. Τυχόν φωτογραφίες πρέπει να δείχνουν επαρκώς τις λεπτομέρειες.

Εφόσον υπάρχουν συστήματα, κατασκευαστικά στοιχεία ή χωριστές τεχνικές μονάδες που ελέγχονται από ηλεκτρονικές διατάξεις, πρέπει να δίνονται οι πληροφορίες που αφορούν τις επιδόσεις τους.

0. ΓΕΝΙΚΑ

0.1. Μάρκα (εταιρική επωνυμία του κατασκευαστή): ....

0.2. Τύπος και γενική(-ές) εμπορική(-ές) περιγραφή(-ές): ....

0.3. Μέσα αναγνώρισης του τύπου, εφόσον υπάρχει σχετική σήμανση στο όχημα [β]: ....

0.3.1. Θέση της εν λόγω σήμανσης: ....

0.4. Κατηγορία οχήματος [γ]: ....

0.5. Όνομα και διεύθυνση κατασκευαστή: ....

0.8. Διεύθυνση(-εις) της μονάδας(-ων) συναρμολόγησης: ....

1. ΓΕΝΙΚΑ ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΟΥ ΟΧΗΜΑΤΟΣ

1.1. Φωτογραφίες ή/και σχέδια αντιπροσωπευτικού οχήματος: ....

1.6. Θέση και διάταξη του κινητήρα: ....

2. ΜΑΖΕΣ ΚΑΙ ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ [ε] (kg και mm) (ενδεχομένως, με παραπομπή στα σχέδια) ....

2.4. Κλίμακα (ολικών) διαστάσεων του οχήματος ....

2.4.2. Πλαίσιο με αμάξωμα ....

2.4.2.1. Μήκος [θ]: ....

2.4.2.2. Πλάτος [ια]: ....

2.4.2.6. Απόσταση από το έδαφος (σύμφωνα με τον ορισμό του σημείου 4.5.4 του τμήματος Α του παραρτήματος II): ....

2.4.2.7. Απόσταση μεταξύ των αξόνων: ....

2.6. Μάζα του οχήματος με το αμάξωμα σε ετοιμότητα λειτουργίας, ή μάζα του πλαισίου με το θάλαμο, εφόσον ο κατασκευαστής δεν παρέχει το αμάξωμα (με ψυκτικό μέσο, λιπαντικά, καύσιμο, εργαλεία, εφεδρικό τροχό και οδηγό) [ιε] (μέγιστη και ελάχιστη μάζα για κάθε παραλλαγή): ....

2.6.1. Κατανομή της μάζας αυτής μεταξύ των αξόνων και, στην περίπτωση κεντροαξονικού ημιρυμουλκούμενου, φορτίο στο σημείο ζεύξης (μέγιστη και ελάχιστη μάζα για κάθε παραλλαγή): ....

9. ΑΜΑΞΩΜΑ

9.1. Τύπος αμαξώματος: ....

9.2. Χρησιμοποιούμενα υλικά και μέθοδοι κατασκευής: ....

9.3. Θύρες επιβατών, μάνδαλα και γιγγλυμοί: ....

9.3.1. Διάταξη και αριθμός θυρών: ....

9.3.1.1. Διαστάσεις, διεύθυνση και μέγιστη γωνία ανοίγματος: ....

(¹) Η αρίθμηση των σημείων και των υποσημειώσεων που χρησιμοποιούνται στο παρόν δελτίο πληροφοριών αντιστοιχούν στην αρίθμηση του παραρτήματος I της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ.
Παραλείπονται τα σημεία που δεν αφορούν το σκοπό της παρούσας οδηγίας.

9.3.2. Σχέδιο μανδάλων και γιγγλυμών και θέση τους επί των θυρών: ....

9.3.3. Τεχνική περιγραφή μανδάλων και γιγγλυμών: ....

9.10. Εσωτερικά εξαρτήματα: ....

9.10.3. Καθίσματα: ....

9.10.3.1. Αριθμός: ....

9.10.3.2. Θέση και διάταξη: ....

9.10.3.3. Μάζα: ....

9.10.3.4. Χαρακτηριστικά: περιγραφή και σχέδιο ....

9.10.3.4.1. των καθισμάτων και των αγκυρώσεων τους: ....

9.10.3.4.2. του συστήματος ρύθμισης: ....

9.10.3.4.3. των συστημάτων μετατόπισης και μανδάλωσης: ....

9.10.3.4.4. των αγκυρώσεων των ζωνών ασφαλείας (αν είναι ενσωματωμένες στην κατασκευή του καθίσματος): ....

9.10.3.5. Συντεταγμένες η σχέδιο του σημείου R (*) ....

9.10.3.5.1. Κάθισμα οδηγού ....

9.10.3.6. Γωνία ερεισινωτου σύμφωνα με τη μελέτη ....

9.10.3.6.1. Κάθισμα οδηγού ....

9.10.3.7. Διαδρομή ρύθμισης του καθίσματος ....

9.10.3.7.1. Κάθισμα οδηγού ....

9.12. Ζώνες ασφαλείας ή/και λοιπά συστήματα συγκράτησης ....

9.12.1. Πλήθος και θέση των ζωνών ασφαλείας και συστημάτων συγκράτησης, καθώς και καθίσματα στα οποία δύνανται να χρησιμοποιηθούν:
(L = αριστερό κάθισμα, R = δεξιό κάθισμα, C = κεντρικό κάθισμα)

L/C/R	Πλήρες σήμα έγκρισης τύπου ΕΚ	Παραλλαγή, εάν υπάρχει
	Πρώτη σειρά καθισμάτων	
	Δεύτερη σειρά καθισμάτων	
	κ. λπ.	
	Προαιρετικά πρόσθετα εξαρτήματα (π.χ. για τη ρύθμιση του ύψους των καθισμάτων, σύστημα προφόρτισης κ.λπ.)	

9.12.2. Πλήθος και θέση αγκυρώσεων των ζωνών ασφαλείας και αποδεικτικό στοιχείο της συμμόρφωσης προς την οδηγία 76/115/ΕΟΚ, όπως τροποποιήθηκε (δηλαδή αριθμός έγκρισης τύπου ή πρακτικό δοκιμής): ....

9.21. Αντοχή στις πλευρικές συγκρούσεις ....

9.21.1. Λεπτομερής περιγραφή, με φωτογραφίες ή/και σχέδια, του τύπου οχήματος όσον αφορά τη δομή, τις διαστάσεις, το σχεδιασμό και τα κατασκευαστικά υλικά, τα πλευρικά τοιχώματα του θαλάμου των επιβατών (εξωτερικά και εσωτερικά) και, ενδεχομένως, με διευκρινίσεις όσον αφορά το σύστημα προστασίας: ....

....

Ημερομηνία, φάκελος

Προσάρτημα 2

ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ

[μέγιστες διαστάσεις: A4 (210 × 297 mm)]

ΔΕΛΤΙΟ ΕΓΚΡΙΣΗΣ

ΣΦΡΑΓΙΔΑ ΤΗΣ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ

Κοινοποίηση σχετικά με:

— την έγκριση (1)

— την επέκταση έγκρισης (1)

— την απόρριψη έγκρισης (1)

— την ανάκληση έγκρισης (1)

τύπου οχήματος/κατασκευαστικού στοιχείου/χωριστής τεχνικής μονάδας (1), σύμφωνα με την οδηγία .../.../ΕΚ, όπως τροποποιήθηκε τελευταία από την οδηγία .../.../ΕΚ (1).

Αριθμός έγκρισης τύπου: ...

Λόγος επέκτασης: ...

ΤΜΗΜΑ I

0.1. Μάρκα (εμπορική ονομασία του κατασκευαστή): ...

0.2. Τύπος και γενική(-ές) εμπορική(-ές) περιγραφή(-ές): ...

0.3. Μέσα αναγνώρισης του τύπου, εφόσον υπάρχει σχετική σήμανση στο όχημα/κατασκευαστικό στοιχείο/χωριστή τεχνική μονάδα (1) (2): ...

0.3.1. Θέση της εν λόγω σήμανσης: ...

0.4. Κατηγορία οχήματος (3): ...

0.5. Όνομα και διεύθυνση του κατασκευαστή: ...

0.7. Εφόσον πρόκειται για κατασκευαστικό στοιχείο ή χωριστή τεχνική μονάδα, θέση και τρόπος στερέωσης του σήματος έγκρισης ΕΚ τύπου: ...

0.8. Διεύθυνση(-εις) της μονάδας συναρμολόγησης: ...

ΤΜΗΜΑ II

1. Πρόσθετες πληροφορίες (ενδεχομένως) (βλέπε προσθήκη) ...
2. Τεχνική υπηρεσία αρμόδια για τη διενέργεια των δοκιμών: ...
3. Ημερομηνία της έκθεσης δοκιμών: ...
4. Αριθμός της έκθεσης δοκιμών: ...
5. Παρατηρήσεις (ενδεχομένως) (βλέπε προσθήκη) ...
6. Τόπος: ...
7. Ημερομηνία: ...
8. Υπογραφή: ...
9. Επισυνάπτεται το ευρετήριο του φακέλου έγκρισης που έχει υποβληθεί στις αρμόδιες αρχές και το οποίο μπορεί να ληφθεί κατόπιν αιτήσεως.

---

(1) Διαγράφεται ό,τι δεν ισχύει.

(2) Εάν τα μέσα αναγνώρισης του τύπου περιέχουν χαρακτήρες άσχετους προς την περιγραφή του τύπου οχήματος, κατασκευαστικού στοιχείου ή χωριστής τεχνικής μονάδας που καλύπτεται από το παρόν δελτίο έγκρισης, για τους χαρακτήρες αυτούς χρησιμοποιείται στο έγγραφο το σύμβολο «?» (π.χ. ABC??123???).

(3) Όπως ορίζεται στο μέρος Α του παραρτήματος II της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ.

ΠΡΟΣΘΗΚΗ

στο δελτίο έγκρισης ΕΚ αριθ. ... σχετικά με την έγκριση τύπου οχήματος σύμφωνα με την οδηγία ../../ΕΚ

1. Πρόσθετες πληροφορίες ...

1.1. Σύντομη περιγραφή της δομής, των διαστάσεων, της μορφής και των υλικών κατασκευής του οχήματος: ...

1.2. Περιγραφή του συστήματος προστασίας που είναι εγκατεστημένο εντός του θαλάμου επιβατών: ...

1.3. Περιγραφή των εσωτερικών διαρρυθμίσεων ή εξαρτημάτων που ενδεχομένως να επηρεάζουν τις δοκιμές: ...

1.4. Θέση κινητήρα: έμπροσθεν/όπισθεν/στη μέση του οχήματος(¹) ...

1.5. Μετάδοση κίνησης: εμπροσθοκίνηση/οπισθοκίνηση(¹) ...

1.6. Μάζα του οχήματος προς δοκιμή:

Εμπρόσθιος άξονας: ...

Οπίσθιος άξονας: ...

Σύνολο: ...

2. Τύπος φράγματος που χρησιμοποιήθηκε στη δοκιμή έγκρισης: ...

5. Παρατηρήσεις (π.χ. για οχήματα με τιμόνι αριστερά, δεξιά):

(¹) Διαγράφεται ό,τι δεν ισχύει.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II

ΤΕΧΝΙΚΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ

1. ΠΕΔΙΟ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ

Η παρούσα οδηγία ισχύει για τη συμπεριφορά που παρουσιάζει σε πλευρική σύγκρουση η δομή του θαλάμου επιβατών των οχημάτων των κατηγοριών M_1 και N_1, στα οποία το σημείο «R» του χαμηλότερου καθίσματος δεν απέχει περισσότερο από 700 mm από το έδαφος, όταν το όχημα ευρίσκεται στην κατάσταση που αντιστοιχεί στη μάζα αναφοράς η οποία καθορίζεται στο σημείο 2.10. Εξαιρούνται τα οχήματα τα οποία κατασκευάζονται σε πολλά στάδια και παράγονται σε αριθμό που δεν υπερβαίνει το όριο που καθορίζεται για τις μικρές σειρές.

2. ΟΡΙΣΜΟΙ

Για τους σκοπούς της παρούσας οδηγίας, νοούνται ως:

2.1. «Έγκριση οχήματος», η έγκριση τύπου οχήματος όσον αφορά τη συμπεριφορά της δομής του θαλάμου επιβατών σε πλευρική σύγκρουση.

2.2. «Τύπος οχήματος», τα μηχανοκίνητα οχήματα που δεν παρουσιάζουν μεταξύ τους ουσιαστικές διαφορές, όσον αφορά, ιδίως, τα ακόλουθα σημεια:

2.2.1. το μήκος, το πλάτος και την απόσταση του οχήματος από το έδαφος, στο βαθμό που οι διαφορές αυτες επηρεάζουν αρνητικά τις επιδόσεις που καθορίζονται στην παρούσα οδηγία·

2.2.2. τη δομή, τις διαστάσεις, το σχήμα και τα υλικά των πλευρικών τοιχωμάτων του θαλάμου επιβατών, στο βαθμό που οι διαφορές αυτές επηρεάζουν αρνητικά τις επιδόσεις που καθορίζονται στην παρούσα οδηγία·

2.2.3. το σχήμα και τις εσωτερικές διαστάσεις του θαλάμου επιβατών και τον τύπο του συστήματος προστασίας, στο βαθμό που οι διαφορές αυτές επηρεάζουν αρνητικά τις επιδόσεις που καθορίζονται στην παρούσα οδηγία·

2.2.4. τη θέση του κινητήρα (εμπρός, πίσω ή στο μέσον)·

2.2.5. τη μάζα κενού οχήματος, στο βαθμό που η μάζα αυτή επηρεάζει αρνητικά τις επιδόσεις που καθορίζονται στην παρούσα οδηγία·

2.2.6. τις προαιρετικές εσωτερικές διαρρυθμίσεις ή εξαρτήματα, στο βαθμό που επηρεάζουν αρνητικά τις επιδόσεις που καθορίζονται στην παρούσα οδηγία·

2.2.7. τον τύπο του ή των εμπρόσθιου(-ων) καθίσματος(-ων) και τη θέση του σημείου R, στο βαθμό που επηρεάζουν αρνητικά τις επιδόσεις που καθορίζονται στην παρούσα οδηγία.

2.3. «Θάλαμος επιβατών», ο χώρος για τους επιβάτες που ορίζεται από την οροφή, το δάπεδο, τα πλευρικά τοιχώματα, τις θύρες, τα παράθυρα, το εμπρόσθιο διάφραγμα και το επίπεδο του διαφράγματος του οπίσθιου θαλάμου ή το επίπεδο του στηρίγματος του ερεισίνωτου των οπίσθιων καθισμάτων.

2.4. «Σημείο R» ή «σημείο αναφοράς καθίσματος», το σημείο αναφοράς που καθορίζεται από τον κατασκευαστή του οχήματος και το οποίο:

2.4.1. έχει συντεταγμένες οριζόμενες ως προς τη δομή του οχήματος·

2.4.2. αντιστοιχεί στη θεωρητική θέση του σημείου περιστροφής μεταξύ κορμού και μηρών (σημείο H) για την πλέον χαμηλή ή απώτατη προς τα πίσω κανονική θέση οδήγησης ή τη θέση χρήσης που προσδιορίζει ο κατασκευαστής του οχήματος για κάθε συγκεκριμένη θέση καθημένου.

2.5. «Σημείο H», ένα σημείο που ορίζεται στην οδηγία 77/649/ΕΟΚ.

2.6. «Χωρητικότητα της δεξαμενής καυσίμων», η χωρητικότητα της δεξαμενής καυσίμων που καθορίζει ο κατασκευαστής του οχήματος.

2.7. «Εγκάρσιο επίπεδο», κατακόρυφο επίπεδο κάθετο στο διάμεσο διάμηκες κατακόρυφο επίπεδο του οχήματος.

2.8. «Σύστημα προστασίας», οι διατάξεις συγκράτησης ή/και προστασίας των επιβατών.

2.9. «Τύπος συστήματος προστασίας», η κατηγορία των διατάξεων προστασίας που δεν παρουσιάζουν μεταξύ τους ουσιαστικές διαφορές όσον αφορά κυρίως:

την τεχνολογία,

τα γεωμετρικά τους χαρακτηριστικά ή

τα υλικά κατασκευής τους.

2.10. «Μάζα αναφοράς», η μάζα του κενού οχήματος προσαυξημένη κατά 100 kg (που είναι η μάζα του ανδρεικέλου για την πλευρική σύγκρουση και των οργάνων μέτρησης που φέρει).

2.11. «Μάζα κενού οχήματος», η μάζα του οχήματος σε κατάσταση λειτουργίας, χωρίς οδηγό, επιβάτες και φορτίο, αλλά με τη δεξαμενή καυσίμου πλήρη κατά 90 % της χωρητικότητάς της και με τα συνήθη εργαλεία και τον εφεδρικό τροχό, κατά περίπτωση.

2.12. «Κινητό παραμορφώσιμο φράγμα», η συσκευή που προσκρούει επί του υπό δοκιμή οχήματος, και αποτελείται από φορείο και κρουστικό κριό.

2.13. «Κρουστικός κριός», θλιπτικό τμήμα στερεωμένο στην πρόσοψη του κινητού παραμορφώσιμου φράγματος.

2.14. «Φορείο», τροχοφόρο πλαίσιο το οποίο μετατοπίζεται ελεύθερα κατά μήκος του διαμήκους άξονά του μέχρι το σημείο σύγκρουσης. Στο εμπρόσθιο τμήμα του στερεώνεται ο κρουστικός κριός.

2.15. «Κατασκευή σε πολλά στάδια», η διαδικασία κατασκευής του οχήματος από δύο ή περισσότερους κατασκευαστές σε χωριστά και διαδοχικά στάδια.

3. ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ ΚΑΙ ΔΟΚΙΜΕΣ

3.1. Το όχημα υποβάλλεται στη δοκιμή σύμφωνα με το προσάρτημα 1 του παρόντος παραρτήματος.

3.1.1. Η δοκιμή διενεργείται από την πλευρά του οδηγού, εκτός εάν οι επιδόσεις κατά την πλευρική σύγκρουση επηρεάζονται από τυχόν διαφορές λόγω ασυμμετρικής πλευρικής δομής. Στην περίπτωση αυτή επιτρέπεται να χρησιμοποιούνται εναλλακτικώς οι μέθοδοι που προβλέπονται στο σημείο 3.1.1.1 ή 3.1.1.2, κατόπιν συμφωνίας μεταξύ του κατασκευαστή και της αρχής που διενεργεί τη δοκιμή.

3.1.1.1. Ο κατασκευαστής παρέχει στην αρχή που είναι αρμόδια για τις εγκρίσεις πληροφορίες σχετικά με τη συμβατότητα των επιδόσεων ως προς τη θέση του οδηγού, σε περίπτωση που η δοκιμή διενεργείται σε αυτήν την πλευρά.

3.1.1.2. Εάν η αρμόδια για τις εγκρίσεις αρχή δεν έχει αμφιβολίες σχετικά με την κατασκευή του οχήματος, αποφασίζει να διενεργηθεί η δοκιμή από τη συμμετρική προς τη θέση του οδηγού πλευρά, δεδομένου ότι θεωρείται ότι τα αποτελέσματα της δοκιμής αυτής είναι δυσμενέστερα.

3.1.2. Η αρμόδια για τη διενέργεια της δοκιμής αρχή, κατόπιν διαβούλευσης με τον κατασκευαστή, μπορεί να απαιτήσει να διενεργηθεί η δοκιμή με το κάθισμα σε θέση διαφορετική από την προβλεπόμενη στο σημείο 5.5.1 του προσαρτήματος 1 [1]. Η θέση αυτή πρέπει να διευκρινίζεται στην έκθεση δοκιμής.

3.1.3. Η δοκιμή θεωρείται επιτυχής εφόσον πληρούνται οι προϋποθέσεις που καθορίζονται στα σημεία 3.2 και 3.3.

3.2. Κριτήρια επιδόσεων

3.2.1. Τα κριτήρια επιδόσεων που καθορίζονται για τη δοκιμή σύγκρουσης σύμφωνα με την προσθήκη του προσαρτήματος 1 του παρόντος παραρτήματος, πρέπει να πληρούν τις ακόλουθες προϋποθέσεις:

3.2.1.1. η τιμή του κριτηρίου επιδόσεων για την κεφαλή (ΚΕΚ) πρέπει να είναι μικρότερη ή ίση του 1 000. Σε περίπτωση που δεν σημειώνεται επαφή της κεφαλής με το όχημα, το ΚΕΚ δεν μετράται ή δεν υπολογίζεται αλλά καταχωρείται σημείωση «χωρίς επαφή κεφαλής»·

3.2.1.2. το κριτήριο επιδόσεων για το θώρακα πρέπει να πληροί τις ακόλουθες τιμές:

α) τιμή κριτηρίου κάμψης θώρακα (ΚΚΘ) μικρότερη ή ίση προς 42 mm·

β) τιμή κριτηρίου σπλάχνων (ΚΣ) μικρότερη ή ίση προς 1,0 m/s.

Για μεταβατική περίοδο δύο ετών από την ημερομηνία που αναφέρεται στο άρθρο 2 παράγραφος 2 της παρούσας οδηγίας, η τιμή ΚΣ δεν θεωρείται ως κριτήριο επιτυχίας/αποτυχίας στη δοκιμή έγκρισης, αλλά πρέπει να καταχωρείται στην έκθεση δοκιμής και να καταγράφεται από τις αρμόδιες για τις εγκρίσεις αρχές. Μετά από αυτή τη μεταβατική περίοδο, τιμή ΚΣ ίση προς 1,0 m/s ισχύει ως κριτήριο επιτυχίας/αποτυχίας στη δοκιμή, εκτός ή μέχρις ότου εγκριθεί άλλη τιμή από την επιτροπή για την προσαρμογή στην τεχνική πρόοδο·

3.2.1.3. το κριτήριο επίδοσης για την πύελο πρέπει να πληροί την ακόλουθη προϋπόθεση:

μέγιστη δύναμη στην ηβική σύμφυση (ΜΔΗΣ) μικρότερη ή ίση προς 6 kN·

3.2.1.4. το κριτήριο επίδοσης για την κοιλιακή χώρα πρέπει να πληροί την ακόλουθη προϋπόθεση:

μέγιστη δύναμη στην κοιλιακή χώρα (ΜΔΚ) μικρότερη ή ίση προς 2,5 kN εσωτερικής δύναμης (ισοδύναμη προς εξωτερική δύναμη μεγέθους 4,5 kN).

[1] Μέχρι τις 30 Σεπτεμβρίου 2000, για τις απαιτήσεις δοκιμών περιορίζεται το φάσμα των κανονικών κατά μήκος ρυθμίσεων, έτσι ώστε το σημείο H να κείται εντός του διαστήματος ανοίγματος της θύρας.

3.3. Ειδικές απαιτήσεις

3.3.1. Καμία θύρα δεν επιτρέπεται να ανοίγει κατά τη δοκιμή.

3.3.2. Μετά τη σύγκρουση, πρέπει να είναι δυνατόν, χωρίς τη χρήση εργαλείων:

3.3.2.1. το άνοιγμα επαρκούς αριθμού θυρών που προβλέπονται για την επιβίβαση και αποβίβαση υπό κανονικές συνθήκες και, εάν χρειάζεται, η αναδίπλωση του ερεισίνωτου του ή των καθισμάτων προκειμένου να καθίσταται δυνατή η αποβίβαση όλων των επιβατών·

3.3.2.2. η ελευθέρωση του ανδρεικέλου από το σύστημα προστασίας·

3.3.2.3. η απομάκρυνση του ανδρεικέλου από το όχημα.

3.3.3. Καμία εσωτερική διάταξη ή κατασκευαστικό στοιχείο δεν επιτρέπεται να έχει αποσπασθεί, έτσι ώστε να αυξάνεται αισθητά ο κίνδυνος τραυματισμού από αιχμηρές προεξοχές ή ακμές.

3.3.4. Επιτρέπονται ρήγματα που προέρχονται από μόνιμη παραμόρφωση, υπό τον όρο ότι δεν αυξάνουν τον κίνδυνο τραυματισμού.

3.3.5. Σε περίπτωση που μετά τη σύγκρουση παρατηρείται συνεχής διαρροή υγρών από το σύστημα τροφοδοσίας καυσίμων, η διαρροή δεν επιτρέπεται να υπερβαίνει τα 5×10^{-4} kg/s· σε περίπτωση που τα υγρά από το σύστημα τροφοδοσίας καυσίμων αναμειγνύονται με υγρά από άλλα συστήματα και τα διάφορα υγρά δεν είναι εύκολο να διαχωριστούν και να αναγνωριστούν, πρέπει, κατά τον υπολογισμό της συνεχούς διαρροής, να λαμβάνονται υπόψη όλα τα υγρά που συλλέγονται.

Προσάρτημα 1

ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΔΟΚΙΜΗΣ ΣΥΓΚΡΟΥΣΗΣ

1. ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ

1.1. *Χώρος δοκιμών*

Ο χώρος δοκιμών πρέπει να είναι επαρκούς εκτάσεως έτσι ώστε να είναι δυνατόν να εγκατασταθεί το σύστημα πρόωσης του κινητού παραμορφώσιμου φράγματος και να είναι δυνατή η μετατόπιση του πληγέντος οχήματος μετά τη σύγκρουση και η εγκατάσταση του αναγκαίου εξοπλισμού δοκιμών. Το τμήμα της επιφάνειας δοκιμών επί του οποίου συντελείται η σύγκρουση και η μετατόπιση πρέπει να είναι οριζόντιο, επίπεδο και ομοιόμορφο και να ανταποκρίνεται σε κανονικές συνθήκες ξηρής καθαρής επιφάνειας οδοστρώματος.

2. ΣΥΝΘΗΚΕΣ ΔΟΚΙΜΗΣ

2.1. Το υπό δοκιμή όχημα ευρίσκεται εν στάσει.

2.2. Τα χαρακτηριστικά του κινητού παραμορφώσιμου φράγματος καθορίζονται στο προσάρτημα 2 του παραρτήματος ΙΙ. Οι απαιτήσεις για τον έλεγχο των χαρακτηριστικών του καθορίζονται στην προσθήκη του προσαρτήματος 2. Το κινητό παραμορφώσιμο φράγμα εξοπλίζεται με κατάλληλη διάταξη ώστε να αποφεύγεται δεύτερη κρούση στο ήδη πληγέν όχημα.

2.3. Η τροχιά που διαγράφει το διάμηκες διάμεσο κατακόρυφό επίπεδο του κινητού παραμορφώσιμου φράγματος πρέπει να είναι κάθετη στο διαμηκες διάμεσο κατακόρυφο επίπεδο του πληττόμενου οχήματος.

2.4. Το διάμηκες διάμεσο κατακόρυφο επίπεδο του κινητού παραμορφώσιμου φράγματος πρέπει να μην απέχει περισσότερο από ± 25 mm από το εγκάρσιο κατακόρυφο επίπεδο που διέρχεται από το σημείο R του εμπρόσθιου καθίσματος, το οποίο είναι πλησίον της πληττόμενης πλευράς του υπό δοκιμή οχήματος. Το οριζόντιο διάμεσο επίπεδο που ορίζεται από τα δύο εξωτερικά πλευρικά κατακόρυφα επίπεδα του εμπρόσθιου τμήματος πρέπει, κατά τη στιγμή της σύγκρουσης, να ευρίσκεται μεταξύ δύο επιπέδων τα οποία καθορίζονται πριν από τη δοκιμή και απέχουν 25 mm άνω και κάτω του ανωτέρω καθοριζόμενου επιπέδου.

2.5. Τα όργανα μέτρησης πρέπει να πληρούν το διεθνές πρότυπο ISO 6487:1987, εκτός εάν υπάρχει άλλη πρόβλεψη στην παρούσα οδηγία.

2.6. Η σταθεροποιημένη θερμοκρασία του ανδρεικέλου δοκιμων κατά τη στιγμή της δοκιμής πλευρικής σύγκρουσης πρέπει να είναι 22 ± 4 °C.

3. ΤΑΧΥΤΗΤΑ ΔΟΚΙΜΗΣ

Η ταχύτητα του κινητού παραμορφώσιμου φράγματος κατά τη στιγμή της σύγκρουσης πρέπει να είναι 50 ± 1 km/h. Η τιμή αυτή πρέπει να σταθεροποιείται σε απόσταση τουλάχιστον 0,5 m πριν από τη σύγκρουση. Ακρίβεια μέτρησης: 1 %. Ωστόσο, εάν η δοκιμή έχει διενεργηθεί με μεγαλύτερη ταχύτητα σύγκρουσης και το όχημα πληροί τις απαιτήσεις, η δοκιμή θεωρείται επιτυχής.

4. ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΤΟΥ ΟΧΗΜΑΤΟΣ

4.1. Γενική προδιαγραφή

Το υπό δοκιμή όχημα πρέπει να είναι αντιπροσωπευτικό της μαζικής παραγωγής, να περιλαμβάνει τον εξοπλισμό που τοποθετείται κανονικά και να ευρίσκεται στην κανονική κατάσταση λειτουργίας. Ορισμένα κατασκευαστικά μέρη επιτρέπεται να αντικατασταθούν ή να αφαιρεθούν, εφόσον η αντικατάσταση ή η αφαίρεσή τους δεν επηρεάζει τα αποτελέσματα των δοκιμών.

4.2. Προδιαγραφή για τον εξοπλισμό του οχήματος

Το υπό δοκιμή όχημα πρέπει να φέρει όλο τον εξοπλισμό που ενδέχεται να επηρεάσει τα αποτελέσματα της δοκιμής.

4.3. Μάζα του οχήματος

4.3.1. Η μάζα αναφοράς του υπό δοκιμή οχήματος καθορίζεται στο σημείο 2.10 του παραρτήματος ΙΙ της παρούσας οδηγίας. Η μάζα του οχήματος πρέπει να ρυθμίζεται με ανοχή ± 1 % της μάζας αναφοράς.

4.3.2. Η δεξαμενή καυσίμου πληρούται με νερό μάζας ίσης προς 90 % της μάζας της πλήρους δεξαμενής, όπως καθορίζει ο κατασκευαστής.

4.3.3. Όλα τα λοιπά συστήματα (πέδησης, ψύξης, κ.λπ.) επιτρέπεται να είναι κενά· στην περίπτωση αυτή πρέπει να αντισταθμίζεται καταλλήλως η μάζα των αντίστοιχων υγρών.

4.3.4. Εάν η μάζα της συσκευής μετρήσεων επί του οχήματος υπερβαίνει τα επιτρεπόμενα 25 kg επιτρέπεται να αντισταθμιστεί με αφαιρέσεις μάζας που δεν έχουν αισθητές επιπτώσεις στα αποτελέσματα της δοκιμής.

4.3.5. Η μάζα της συσκευής μετρήσεων δεν επιτρέπεται να μεταβάλλει το φορτίο αναφοράς κάθε άξονα περισσότερο από 5 %, καμία δε απόκλιση δεν πρέπει να υπερβαίνει τα 20 kg.

5. ΠΡΟΕΤΟΙΜΑΣΙΑ ΤΟΥ ΟΧΗΜΑΤΟΣ

5.1. Τουλάχιστον οι πλευρικοί υαλοπίνακες της πληττόμενης πλευράς πρέπει να είναι κλειστοί.

5.2. Οι θύρες πρέπει να είναι κλειστές, αλλά όχι μανδαλωμένες.

5.3. Ο μοχλός του κιβωτίου ταχυτήτων πρέπει να είναι στο νεκρό σημείο και η πέδη στάθμευσης (χειρόφρενο) απενεργοποιημένη.

5.4. Τυχόν διατάξεις ρύθμισης των καθισμάτων για την άνεση των καθημένων πρέπει να ρυθμίζονται στη θέση που καθορίζεται από τον κατασκευαστή του οχήματος.

5.5. Το κάθισμα για το ανδρείκελο και τα στοιχεία που το αποτελούν, εάν είναι ρυθμιζόμενο, πρέπει να ρυθμίζεται ως εξής:

5.5.1. Για την κατά μήκος ρύθμιση, η διάταξη μανδάλωσης πρέπει να μανδαλώνεται στη θέση που είναι πλησιέστερη στο μέσο μεταξύ των δύο ακρότατων θέσεων· εάν η θέση αυτή βρίσκεται μεταξύ δύο εγκοπών, πρέπει να επιλέγεται η απώτατη προς τα πίσω εγκοπή.

5.5.2. Το υποστήριγμα κεφαλής πρέπει να ρυθμίζεται έτσι ώστε η κορυφή του να βρίσκεται στο ίδιο επίπεδο με το κέντρο βαρύτητας της κεφαλής του ανδρείκελου· εάν αυτό δεν είναι δυνατό, το υποστήριγμα κεφαλής πρέπει να ρυθμίζεται στην ανώτατη θέση.

5.5.3. Εάν δεν καθορίζεται άλλως από τον κατασκευαστή, το ερεισίνωτο του καθίσματος πρέπει να ρυθμίζεται έτσι ώστε η γραμμή αναφοράς του κορμού του τρισδιάστατου μηχανισμού του σημείου Η να σχηματίζει γωνία 25° ± 1° προς τα πίσω ως προς την κατακόρυφο.

5.5.4. Για όλες τις λοιπές ρυθμίσεις του καθίσματος, ο μοχλός ρύθμισης πρέπει να τοποθετείται στο μέσο της διαθέσιμης διαδρομής ρύθμισης· ωστόσο, η καθ' ύψος ρύθμιση πρέπει να αντιστοιχεί στη θέση του σταθερού καθίσματος, εφόσον αυτός ο τύπος οχήματος διατίθεται με ρυθμιζόμενα και σταθερά καθίσματα. Εάν δεν προσφέρονται θέσεις μανδάλωσης στο μέσο της διαδρομής ρύθμισης, πρέπει να χρησιμοποιούνται οι θέσεις μανδάλωσης που ευρίσκονται αμέσως πίσω, κάτω ή προς τα έξω από το μέσο των αντίστοιχων διαδρομών ρύθμισης. Για περιστροφικές ρυθμίσεις (αναδίπλωση), ως «προς τα πίσω» διεύθυνση ρύθμισης θεωρείται εκείνη που μετατοπίζει την κεφαλή του ανδρείκελου προς τα πίσω. Εάν το ανδρείκελο εξέχει του χώρου που συνήθως καταλαμβάνει ο επιβάτης, π.χ. η κεφαλή έρχεται σε επαφή με την εσωτερική επένδυση της οροφής, πρέπει να εξασφαλίζεται διάκενο 10 mm με την ακόλουθη διαδοχή ρυθμίσεων: δευτερεύουσες διατάξεις ρύθμισης, ρύθμιση της γωνίας του ερεισίνωτου του καθίσματος, μετατόπιση προς τα εμπρός ή προς τα πίσω.

5.6. Εκτός εάν καθορίζεται άλλως από τον κατασκευαστή, οι λοιπές εμπρόσθιες θέσεις πρέπει, ει δυνατόν, να ρυθμίζονται στην ίδια θέση με το κάθισμα του ανδρείκελου.

5.7. Εάν το τιμόνι είναι ρυθμιζόμενο, όλες οι θέσεις ρύθμισης πρέπει να ευρίσκονται στο μέσο της διαδρομής..

5.8. Η πίεση των ελαστικών πρέπει να είναι η προβλεπόμενη από τον κατασκευαστή του οχήματος.

5.9. Το υπό δοκιμή όχημα πρέπει να ευρίσκεται σε οριζόντια θέση ως προς τον άξονα κύλησής του και να διατηρείται στη θέση αυτή με στηρίγματα μέχρις ότου τοποθετηθεί το ανδρείκελο και μέχρις ότου ολοκληρωθούν όλες οι προπαρασκευαστικές εργασίες.

5.10. Το όχημα πρέπει να ευρίσκεται στην κανονική θέση σύμφωνα με τις προϋποθέσεις που καθορίζονται στην ανωτέρω παράγραφο 4.3. Στα οχήματα με ανάρτηση ρύθμισης της απόστασης από το έδαφος, η δοκιμή διενεργείται με το όχημα στις κανονικές συνθήκες χρήσης, με ταχύτητα 50 km/h, σύμφωνα με τις οδηγίες του κατασκευαστή του οχήματος. Προς τούτο χρησιμοποιούνται, εάν είναι ανάγκη, πρόσθετα στηρίγματα, τα οποία δεν πρέπει όμως να επηρεάζουν τη συμπεριφορά του οχήματος κατά τη σύγκρουση.

6. ΑΝΔΡΕΙΚΕΛΟ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΛΕΥΡΙΚΗ ΣΥΓΚΡΟΥΣΗ ΚΑΙ ΤΟΠΟΘΕΤΗΣΗ ΤΟΥ

6.1. Το ανδρείκελο για την πλευρική σύγκρουση πρέπει να πληροί τις προδιαγραφές του προσαρτήματος 3 και να τοποθετείται στην εμπρόσθια θέση της πλευράς σύγκρουσης, σύμφωνα με τη διαδικασία που προβλέπεται στο προσάρτημα 4 του παρόντος παραρτήματος.

6.2. Πρέπει να χρησιμοποιούνται οι ζώνες ασφαλείας ή άλλα συστήματα ασφαλείας που προβλέπονται για το όχημα. Πρέπει να χρησιμοποιούνται ζώνες ασφαλείας εγκεκριμένου τύπου, σύμφωνα με την οδηγία 77/541/ΕΟΚ, που να στερεώνονται με αγκυρώσεις οι οποίες πληρούν τις διατάξεις της οδηγίας 76/115/ΕΟΚ.

6.3. Η ζώνη ασφαλείας ή το σύστημα συγκράτησης πρέπει να ρυθμίζεται ανάλογα με το ανδρείκελο σύμφωνα με τις οδηγίες του κατασκευαστή. Εάν δεν υπάρχουν οδηγίες του κατασκευαστή, πρέπει να επιλέγεται για την καθ' ύψος ρύθμιση το μέσο της διαδρομής ρύθμισης· εάν δεν είναι δυνατή η ρύθμιση σε αυτή τη θέση, πρέπει να χρησιμοποιείται η αμέσως κάτω από αυτήν.

7. ΜΕΤΡΗΣΕΙΣ ΕΠΙ ΤΟΥ ΑΝΔΡΕΙΚΕΛΟΥ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΛΕΥΡΙΚΗ ΣΥΓΚΡΟΥΣΗ

7.1. Πρέπει να καταγράφονται οι ενδείξεις των κατωτέρω οργάνων μέτρησης:

7.1.1. Μετρήσεις στην κεφαλή του ανδρεικέλου

Η συνιστώσα της τριαξονικής επιτάχυνσης φέρεται στο κέντρο βάρους της κεφαλής. Ο δίαυλος δεδομένων για τις μετρήσεις επί της κεφαλής πρέπει να πληροί το διεθνές πρότυπο ISO 6487:1987 με τιμές:

CFC: 1 000 Hz.

CAC: 150 g.

7.1.2. Μετρήσεις στο θώρακα του ανδρεικέλου

Οι τρεις δίαυλοι δεδομένων για τις μετρήσεις παραμόρφωσης του θώρακα πρέπει να πληρούν το διεθνές πρότυπο ISO 6487:1987 με τιμές:

CFC: 1 000 Hz.

CAC: 60 mm.

7.1.3. Μετρήσεις στην πύελο του ανδρεικέλου

Οι δύο δίαυλοι δεδομένων για τις μετρήσεις της δύναμης στο ηβό πρέπει να πληρούν το διεθνές πρότυπο ISO 6487:1987 με τιμές:

CFC: 1 000 Hz,

CAC: 15 kN.

7.1.4. Μετρήσεις στην κοιλιακή χώρα του ανδρεικέλου

Οι δίαυλοι δεδομένων για τις μετρήσεις της δύναμης στην κοιλιακή χώρα του ανδρεικέλου πρέπει να πληρούν το διεθνές πρότυπο ISO 6487:1987 με τιμές:

CFC: 1 000 Hz,

CAC: 5 kN.

Προσάρτημα 1 — Προσθήκη 1

ΚΑΘΟΡΙΣΜΟΣ ΤΩΝ ΚΡΙΤΗΡΙΩΝ ΕΠΙΔΟΣΕΩΝ

Τα απαιτούμενα αποτελέσματα για τις δοκιμές καθορίζονται στο σημείο 3.2 του παραρτήματος II.

1. ΚΡΙΤΗΡΙΟ ΕΠΙΔΟΣΕΩΝ ΓΙΑ ΤΗΝ ΚΕΦΑΛΗ (ΚΕΚ)

Εάν σημειώνεται επαφή της κεφαλής με το όχημα, το κριτήριο αυτό επιδόσεων υπολογίζεται για το συνολικό χρονικό διάστημα που μεσολαβεί μεταξύ της πρώτης και της τελευταίας στιγμής της επαφής.

Το ΚΕΚ υπολογίζεται ως η μέγιστη τιμή με βάση τον ακόλουθο τύπο:

$$(t_2 - t_1)\left[\frac{1}{(t_2 - t_1)}\int_{t_1}^{t_2} a.dt\right]^{2,5}$$

όπου: a είναι η συνιστώσα επιτάχυνση του κέντρου βάρους της κεφαλής (m/s^2) διαιρούμενη με 9,81, η οποία καταγράφεται ως συνάρτηση του χρόνου και φιλτράρεται με κλάση συχνοτήτων διαύλου (CFC) 1 000 Hz· t_1 και t_2 είναι οιεσδήποτε χρονικές στιγμές μεταξύ της πρώτης και της τελευταίας στιγμής της επαφής.

2. ΚΡΙΤΗΡΙΑ ΕΠΙΔΟΣΕΩΝ ΓΙΑ ΤΟ ΘΩΡΑΚΑ

2.1. Παραμόρφωση του θώρακα: η μέγιστη παραμόρφωση του θώρακα είναι η μέγιστη τιμη παραμόρφωσης οποιασδήποτε πλευράς, η οποία καθορίζεται με τους αισθητήρες μετατόπισης του θώρακα των οποίων το σήμα φιλτράρεται με κλάση συχνότητας διαύλου (CFC) 180 Hz.

2.2. Κριτήριο σπλάχνων: η μέγιστη απόκριση για τα σπλάχνα είναι η μέγιστη τιμή του κριτηρίου σπλάχνων (ΚΣ) σε οποιαδήποτε πλευρά, η οποία υπολογίζεται ως στιγμιαίο γινόμενο της σχετικής συμπίεσης του θωρακα ως προς το ημιθωράκιο επί την ταχύτητα συμπίεσης που προκύπτει ως παραγωγος της συμπίεσης. Η μέτρηση φιλτράρεται με κλάση συχνότητας διαύλου 180 Hz. Για τον υπολογισμό αυτό, ως κανονικό πλάτος ημιθωρακίου λαμβάνεται η τιμή 140 mm.

$$V*C = MAX\left[\left(\frac{D}{0{,}140}\right)\cdot\left(\frac{dD}{dt}\right)\right]$$

όπου: D = παραμόρφωση των πλευρών (σε m).

Ο αλγόριθμος υπολογισμού που πρέπει να χρησιμοποιείται καθορίζεται στην προσθήκη 2 του παρόντος προσαρτήματος.

3. ΚΡΙΤΗΡΙΟ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΤΗΣ ΚΟΙΛΙΑΚΗΣ ΧΩΡΑΣ

Η μέγιστη δύναμη που ασκείται στην κοιλιακή χώρα είναι η μέγιστη τιμή του συνόλου των τριών δυνάμεων που μετρούνται με τους τρεις αισθητήρες δύναμης, στερεωμένους 39 mm κάτω από την επιφάνεια της πλευράς κρούσης, CFC = 600 Hz.

4. ΚΡΙΤΗΡΙΟ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΤΗΣ ΗΒΙΚΗΣ ΣΥΜΦΥΣΗΣ

Η μέγιστη δύναμη στην ηβική σύμφυση είναι η μέγιστη δύναμη που μετράται με αισθητήρα δύναμης στην ηβική σύμφυση της πυέλου, η οποία φιλτράρεται με κλάσεις συχνοτήτων διαύλου 600 Hz.

Προσάρτημα 1 — Προσθήκη 2

ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΥ ΤΟΥ ΚΡΙΤΗΡΙΟΥ ΤΗΣ ΤΑΧΥΤΗΤΑΣ ΕΙΣΔΥΣΗΣ (V*C) ΓΙΑ ΑΝΔΡΕΙΚΕΛΟ ΣΕ ΠΛΕΥΡΙΚΗ ΣΥΓΚΡΟΥΣΗ

Το κριτήριο ταχύτητας είσδυσης (V*C) υπολογίζεται ως το στιγμιαίο γινόμενο της συμπίεσης και της ταχύτητας μετατόπισης του πλευρού. Αμφότερα τα μεγέθη προκύπτουν από το μέτρο της μετατόπισης του πλευρού.

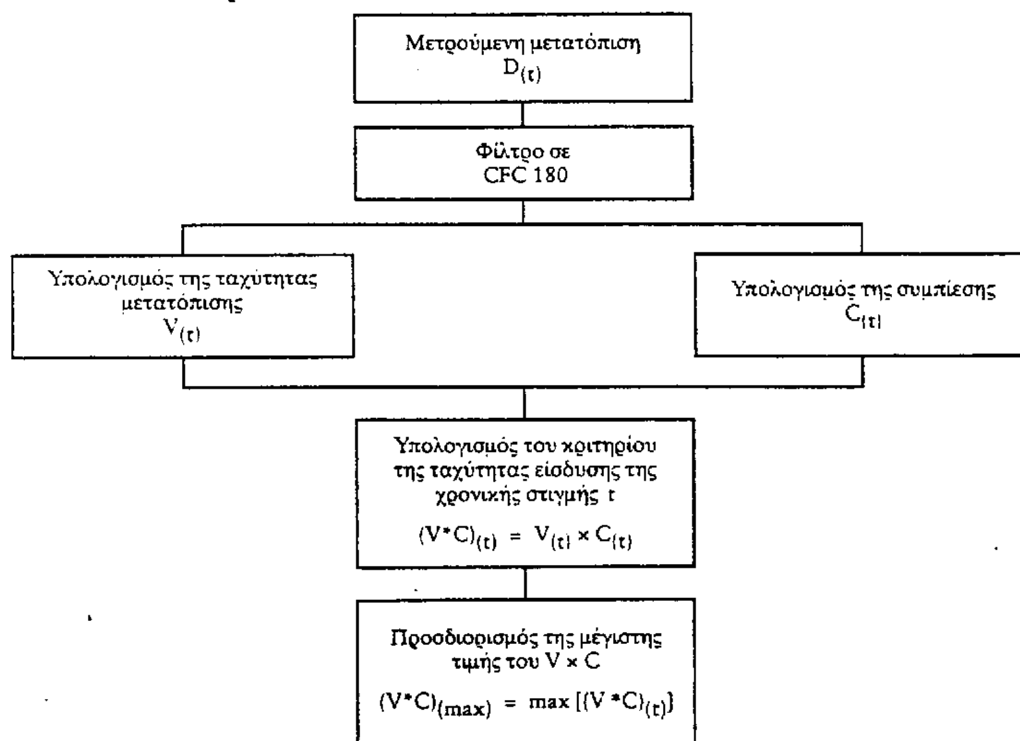
Το αποτέλεσμα που προκύπτει από τη μετατόπιση του πλευρού φιλτράρεται μια φορά σε CFC 180. Η συμπίεση κατά τη χρονική στιγμή t υπολογίζεται από το φιλτραρισμένο αυτό σήμα εκπεφρασμένη ως η αναλογία του ημίσεως πλάτους του στήθους του EUROSID 1, επιμετρούμενη στις μεταλλικές πλευρές (0.14 m), με τον ακόλουθο τύπο:

$$C_{(t)} = \frac{D_{(t)}}{0.14}$$

Η ταχύτητα μετατόπισης του πλευρού τη στιγμή t υπολογίζεται με βάση τη φιλτραρισμένη μετατόπιση με τον ακόλουθο τύπο:

$$V_{(t)} = \frac{8 \times (D_{(t+1)} - D_{(t-1)}) - (D_{(t+2)} - D_{(t-2)})}{12\,\delta t}$$

όπου $D_{(t)}$ είναι η μετατόπιση κατά τη χρονική στιγμή t σε μέτρα και δt το κενό χρόνου σε δευτερόλεπτα μεταξύ των μέτρων μετατόπισης. Η μέγιστη επιτρεπομένη τιμή σε δt είναι 1.25×10^{-4} δευτερόλεπτα. Η διαδικασία υπολογισμού παρουσιάζεται στο ακόλουθο διάγραμμα:



Προσάρτημα 2

ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΚΙΝΗΤΟΥ ΠΑΡΑΜΟΡΦΩΣΙΜΟΥ ΦΡΑΓΜΑΤΟΣ

1. ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΟΥ ΦΡΑΓΜΑΤΟΣ

1.1. Η συνολική μάζα του φράγματος πρέπει να είναι 950 ± 20 kg.

1.2. Το εμπρόσθιο και το οπίσθιο μετατρόχιο του φορείου πρέπει να είναι 1 500 ± 10 mm.

1.3. Το μεταξόνιο του τροχοφόρου φορείου πρέπει να είναι 3 000 ± 10 mm.

1.4. Το κέντρο βαρύτητας του συνόλου πρέπει να μην απέχει άνω των 10 mm από το διάμηκες διάμεσο κατακόρυφο επίπεδο, να απέχει 1 000 ± 30 mm πίσω από τον εμπρόσθιο άξονα και 500 ± 30 mm άνω του εδάφους.

1.5. Η απόσταση μεταξύ της πρόσοψης του κρουστικού κριού και του κέντρου βαρύτητας του φράγματος πρέπει να είναι 2 000 ± 30 mm.

2. ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΟΥ ΚΡΟΥΣΤΙΚΟΥ ΚΡΙΟΥ

2.1. *Γεωμετρικά χαρακτηριστικά*

2.1.1. Ο κρουστικός κριός αποτελείται από έξι χωριστά και συνδεδεμένα μεταξύ τους τεμάχια, των οποίων το σχήμα, το μέγεθος και η θέση απεικονίζονται στο σχήμα 1.

2.1.2. Η παραμορφώσιμη ζώνη σύγκρουσης πρέπει να έχει πλάτος 1 500 ± 10 mm και ύψος 500 ± 5 mm.

2.1.3. Η απόσταση από το έδαφος της ζώνης σύγκρουσης πρέπει να είναι 300 ± 5 mm, μετρούμενη σε στατικές συνθήκες πριν από τη σύγκρουση, με την επιφύλαξη του άρθρου 4 της παρούσας οδηγίας.

2.1.4. Πρέπει να υπάρχουν έξι παραμορφώσιμα τεμάχια, στοιχημένα σε δύο σειρές των τριών τμημάτων. Όλα τα τεμάχια πρέπει να έχουν το ίδιο πλάτος (500 ± 5 mm) και το ίδιο ύψος (500 ± 3 mm)· τα τεμάχια της άνω σειράς πρέπει να έχουν πάχος 440 ± 5 mm και της κάτω σειράς 500 ± 5 mm.

2.2. *Ιδιότητες υλικών*

Ο κρουστικός κριός πρέπει να είναι κατασκευασμένος από κυψελίδες αλουμινίου. Επιτρέπεται να χρησιμοποιούνται άλλα υλικά εάν έχει αποδειχθεί στην τεχνική υπηρεσία ότι επιτυγχάνονται αποτελέσματα ισοδύναμα προς τα περιγραφόμενα στο σημείο 2.3. Ο τύπος του κρουστικού κριού πρέπει να αναφέρεται οπωσδήποτε στην έκθεση δοκιμής.

2.3. *Χαρακτηριστικά παραμόρφωσης*

2.3.1. Επιτρέπεται απόκλιση από τα όρια των ζωνών δύναμης-παραμόρφωσης που χαρακτηρίζουν την αχαμψία του κρουστικού κριού, όπως εμφαίνονται στο σχήμα 2 του παρόντος προσαρτήματος, υπό τις ακόλουθες προϋποθέσεις:

2.3.1.1. η απόκλιση σημειώνεται μετά την έναρξη της σύγκρουσης και προτού η παραμόρφωση του κρουστικού κριού φθάσει την τιμή 150 mm,

2.3.1.2. η απόκλιση δεν υπερβαίνει το 50 % της πλησιέστερης στιγμιαίας οριακής τιμής της ζώνης,

2.3.1.3. η μετατόπιση που αντιστοιχεί σε κάθε απόκλιση δεν υπερβαίνει περισσότερο από 35 mm την παραμόρφωση και το άθροισμα αυτών των μετατοπίσεων δεν υπερβαίνει τα 70 mm (βλέπε σχήμα 2),

2.3.1.4. η συνολική ενέργεια που προκύπτει λόγω της απόκλισης εκτός της ζώνης δεν υπερβαίνει το 5 % της συνολικής ενέργειας για το αντίστοιχο τεμάχιο.

2.3.2. Τα τεμάχια 1 και 3 είναι πανομοιότυπα. Η αχαμψία τους χαρακτηρίζεται από καμπύλη δύναμης-παραμόρφωσης εντός της γραμμοσκιασμένης περιοχής του γραφήματος 2α του σχήματος 2.

2.3.3. Τα τεμάχια 5 και 6 είναι πανομοιότυπα. Η αχαμψία τους χαρακτηρίζεται από καμπύλη δύναμης-παραμόρφωσης εντός της γραμμοσκιασμένης περιοχής του γραφήματος 2δ του σχήματος 2.

2.3.4. Η αχαμψία του τεμαχίου 2 χαρακτηρίζεται από καμπύλη δύναμης-παραμόρφωσης εντός της γραμμοσκιασμένης περιοχής του γραφήματος 2β του σχήματος 2.

2.3.5. Η ακαμψία του τεμαχίου 4 χαρακτηρίζεται από καμπύλη δύναμης-παραμόρφωσης εντός της γραμμοσκιασμένης περιοχής του γραφήματος 2γ του σχήματος 2.

2.3.6. Η καμπύλη δύναμης-παραμόρφωσης του κρουστικού κριού στο σύνολό του πρέπει να κείται εντός της γραμμοσκιασμένης περιοχής του γραφήματος 2ε του σχήματος 2.

2.3.7. Οι καμπύλες δύναμης-παραμόρφωσης πρέπει να επαληθεύονται με δοκιμή η οποία περιγράφεται στην προσθήκη του παρόντος προσαρτήματος και συνίσταται σε σύγκρουση του συγκροτήματος επί δυναμομετρικού τοίχου με ταχύτητα 35 ± 2 km/h.

2.3.8. Η διαχεόμενη ενέργεια (¹) σε καθένα από τα τεμάχια 1 και 3 κατά τη διάρκεια της δοκιμής πρέπει να ισούται προς 10 ± 2 kJ.

2.3.9. Η διαχεόμενη ενέργεια σε καθένα από τα τεμάχια 5 και 6 κατά τη διάρκεια της δοκιμής πρέπει να ισούται προς 3,5 ± 1 kJ.

2.3.10. Η διαχεόμενη ενέργεια στο τεμάχιο 4 πρέπει να ισούται προς 4 ± 1 kJ.

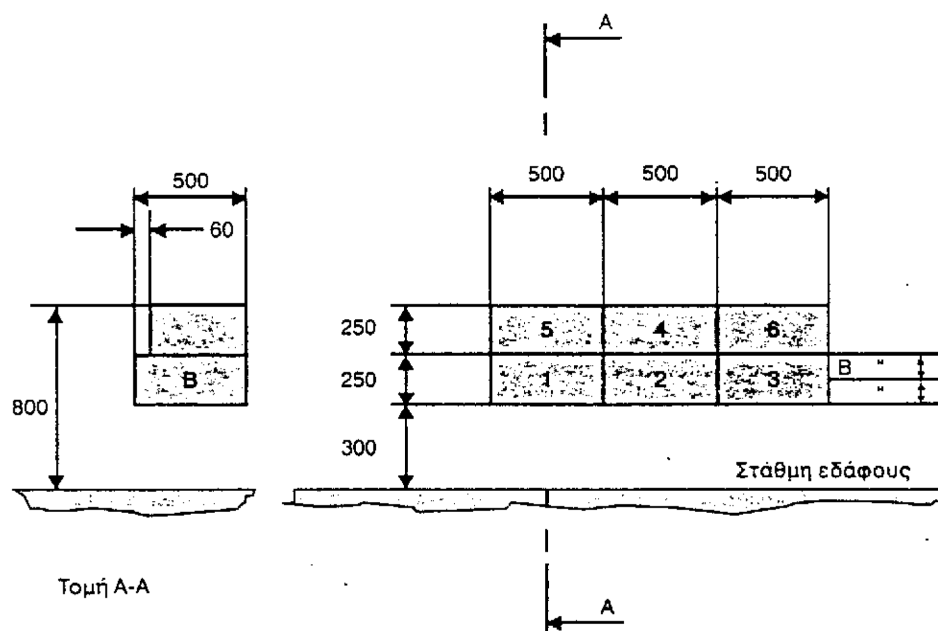
2.3.11. Η διαχεόμενη ενέργεια στο τεμάχιο 2 πρέπει να ισούται προς 14 ± 2 kJ.

2.3.12. Η συνολική διαχεόμενη ενέργεια κατά τη σύγκρουση πρέπει να ισούται προς 45 ± 5 kJ.

2.3.13. Η παραμόρφωση του κρουστικού κριού που μετράται μετά τη δοκιμή στο επίπεδο Β (σχήμα 1) πρέπει να ισούται με 350 ± 20 mm.

Σχήμα 1

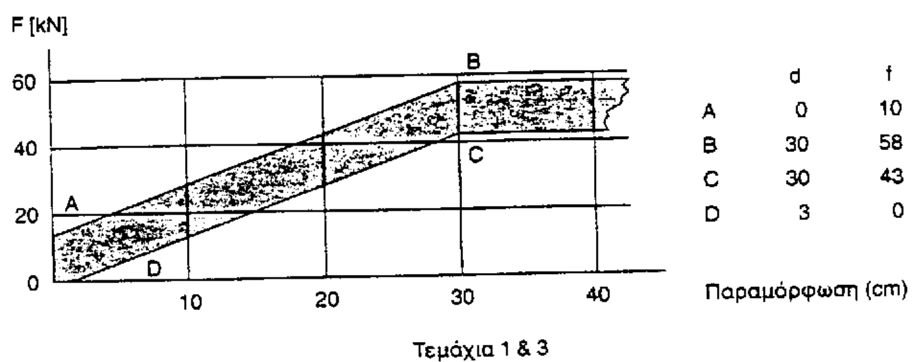
Σχήμα του κρουστικού κριού που στερεώνεται στο κινητό παραμορφώσιμο φράγμα



(¹) Τα αναφερόμενα ποσά ενέργειας ισούνται προς την ενέργεια που διαχέεται από το σύστημα όταν ο βαθμός παραμόρφωσης του κρουστικού κριού είναι ο μέγιστος.

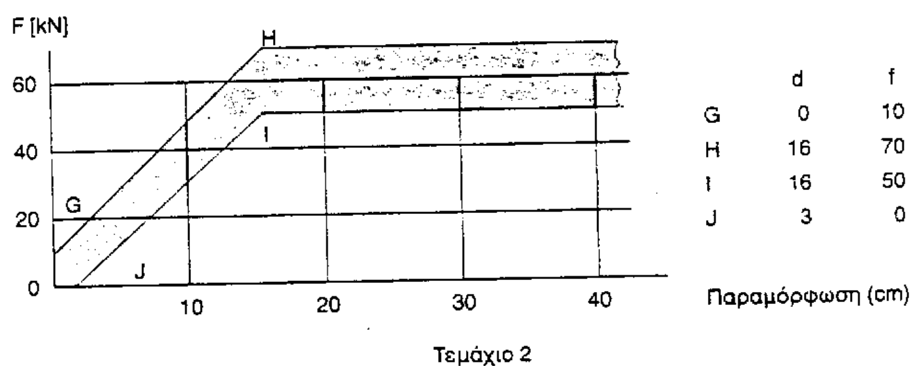
Σχήμα 2

Καμπύλες δύναμης-παραμόρφωσης



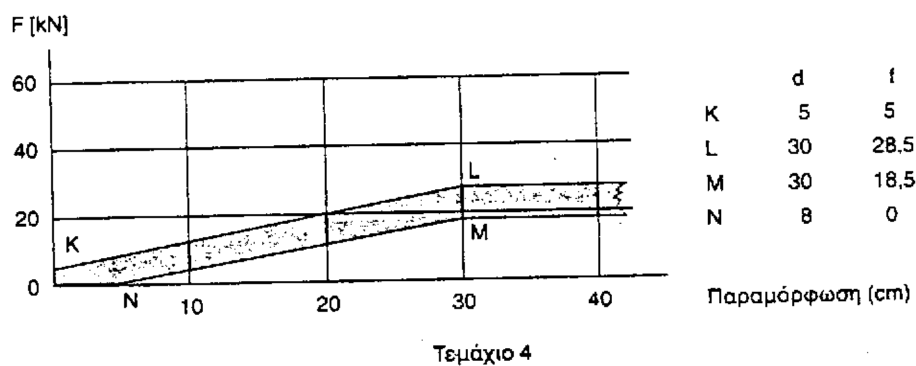
	d	f
A	0	10
B	30	58
C	30	43
D	3	0

Τεμάχια 1 & 3



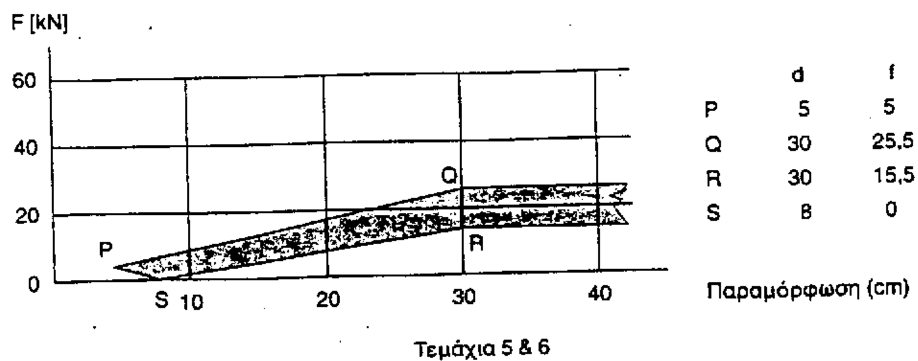
	d	f
G	0	10
H	16	70
I	16	50
J	3	0

Τεμάχιο 2



	d	f
K	5	5
L	30	28,5
M	30	18,5
N	8	0

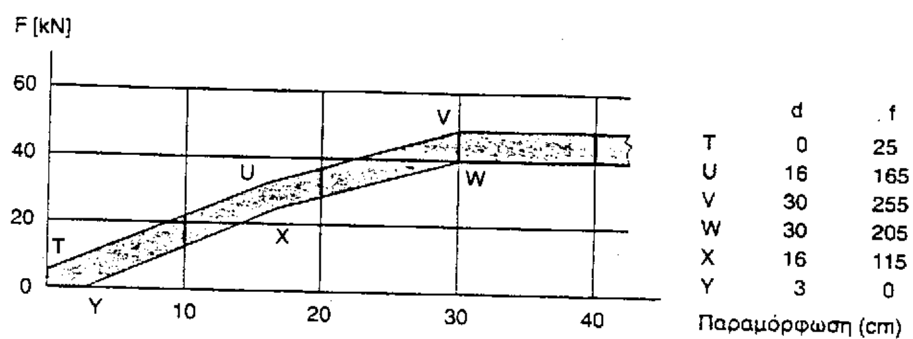
Τεμάχιο 4



	d	f
P	5	5
Q	30	25,5
R	30	15,5
S	8	0

Τεμάχια 5 & 6

Σχήμα 2 (συνέχεια)



Σύνολο τεμαχίων

Σημείωση: Κατά τη δοκιμή επαλήθευσης, οι φορτίσεις που μετρούνται στα τεμάχια 1 και 3, αφενός, και στα τεμάχια 5 και 6, αφετέρου, δεν πρέπει να διαφέρουν άνω του 10% για κάθε συγκεκριμένη παραμόρφωση.

Προσάρτημα 2 — Προσθήκη

ΔΟΚΙΜΗ ΕΠΑΛΗΘΕΥΣΗΣ ΤΩΝ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΩΝ ΤΟΥ ΚΙΝΗΤΟΥ ΠΑΡΑΜΟΡΦΩΣΙΜΟΥ ΦΡΑΓΜΑΤΟΣ

1. ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ

Η παρούσα προσθήκη παρουσιάζει τον τρόπο για την επαλήθευση του κινητού παραμορφώσιμου φράγματος. Η αρμόδια για τις δοκιμές αρχή, η οποία φέρει την ευθύνη για να διαπιστώσει ότι το κινητό παραμορφώσιμο φράγμα πληροί τις προδιαγραφές, διενεργεί δοκιμή σύγκρουσης επί δυναμομετρικού τοίχου που στηρίζεται σε σταθερό άκαμπτο τοίχο.

2. ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗ

2.1. *Χώρος δοκιμών*

Ο χώρος δοκιμών πρέπει να είναι επαρκούς εκτάσεως, ώστε να χωρά το στίβο επιτάχυνσης του παραμορφώσιμου φράγματος, το άκαμπτο φράγμα και τον τεχνικό εξοπλισμό που είναι αναγκαίος για τη δοκιμή. Το τελευταίο τμήμα του στίβου επιτάχυνσης, σε απόσταση τουλάχιστον 5 m από το άκαμπτο εμπόδιο, πρέπει να είναι οριζόντιο, ισόπεδο και ομαλό.

2.2. *Σταθερό άκαμπτο φράγμα και δυναμομετρικός τοίχος*

2.2.1. Το άκαμπτο φράγμα αποτελείται από όγκο οπλισμένου σκυροδέματος, πλάτους τουλάχιστον 3 m στην πρόσοψη και ύψους τουλάχιστον 1,5 m. Το άκαμπτο φράγμα πρέπει να έχει πάχος τόσο ώστε η μάζα του να μην είναι μικρότερη από 70 τόνους. Η μετωπική επιφάνεια πρέπει να είναι κατακόρυφη, κάθετη προς τον άξονα του στίβου επιτάχυνσης και να καλύπτεται με δυναμομετρικούς αισθητήρες, οι οποίοι να μπορούν να μετρούν κατά τη στιγμή της κρούσης τη συνολική δύναμη σε κάθε τεμάχιο του κρουστικού κριού που είναι προσαρμοσμένος στο κινητό παραμορφώσιμο φράγμα. Τα κέντρα των ζωνών κρούσης πρέπει να συμπίπτουν με τα αντίστοιχα κέντρα του επιλεγόμενου κινητού παραμορφώσιμου φράγματος, και οι ακμές μεταξύ γειτονικών επιφανειών πρέπει να απέχουν 20 mm. Η στερέωση των αισθητήρων και των ζωνών κρούσης πρέπει να πληρούν τις απαιτήσεις του παραρτήματος του διεθνούς προτύπου ISO 6487:1987. Σε περίπτωση που προστίθεται επιφανειακή προστασία, δεν πρέπει να επιδρά αρνητικά στην απόκριση των αισθητήρων.

2.2.2. Το άκαμπτο φράγμα πρέπει είτε να είναι αγκυρωμένο στο έδαφος είτε να τοποθετείται επί του εδάφους και, ενδεχομένως, να στερεώνεται με πρόσθετες διατάξεις συγκράτησης για να αποφεύγεται η μετατόπισή του. Επιτρέπεται να χρησιμοποιείται άκαμπτο φράγμα με διαφορετικά δυναμομετρικά χαρακτηριστικά, εφόσον παρέχει εξίσου καταληκτικά αποτελέσματα.

3. ΠΡΟΩΣΗ ΤΟΥ ΚΙΝΗΤΟΥ ΠΑΡΑΜΟΡΦΩΣΙΜΟΥ ΦΡΑΓΜΑΤΟΣ

Τη στιγμή της σύγκρουσης, δεν επιτρέπεται να επενεργεί στο κινητό παραμορφώσιμο φράγμα καμία πρόσθετη διάταξη διεύθυνσης ή πρόωσης. Το κινητό παραμορφώσιμο φράγμα πρέπει να φθάνει στο εμπόδιο πρόσκρουσης διαγράφοντας πορεία κάθετη προς αυτό. Η επιτρεπόμενη ανοχή για την απόκλιση κατά τη σύγκρουση είναι 10 mm.

4. ΟΡΓΑΝΑ ΜΕΤΡΗΣΕΩΝ

4.1. *Ταχύτητα*

Η ταχύτητα σύγκρουσης πρέπει να είναι 35 ± 2 km/h. Η ακρίβεια του οργάνου μέτρησης που χρησιμοποιείται για την καταγραφή της ταχύτητας πρέπει να είναι ± 1 %.

4.2. *Φορτίσεις*

Τα όργανα μέτρησης πρέπει να πληρούν τις προδιαγραφές του διεθνούς προτύπου ISO 6487:1987:

CFC για όλα τα τεμάχια = 60 Hz,

CAC για τα τεμάχια 1 και 3 = 120 kN,

CAC για τα τεμάχια 4, 5 και 6 = 60 kN,

CAC για το τεμάχιο 2 = 140 kN.

4.3. *Επιτάχυνση*

Η επιτάχυνση κατά μήκος της πορείας πρέπει να μετράται σε θέση όπου δεν σημειώνεται παραμόρφωση. Το όργανο μέτρησης πρέπει να πληροί το διεθνές πρότυπο ISO 6487:1987 και τις ακόλουθες προδιαγραφές:

CFC: 1 000 Hz (πριν από την ολοκλήρωση),

CFC: 60 Hz (μετά την ολοκλήρωση),

CAC: 50 g.

5. ΓΕΝΙΚΗ ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΟΥ ΦΡΑΓΜΑΤΟΣ

5.1. Τα επιμέρους χαρακτηριστικά του χρησιμοποιούμενου φράγματος πρέπει να πληρούν τους όρους της παραγράφου 1 του προσαρτήματος 2 και να καταγράφονται.

6. ΓΕΝΙΚΗ ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΟΥ ΤΥΠΟΥ ΚΡΟΥΣΤΙΚΟΥ ΚΡΙΟΥ

6.1. Θεωρείται ως κατάλληλος ο τύπος κρουστικού κριού εφόσον οι έξι δυναμομετρικοί αισθητήρες καταγράφουν σήματα πού πληρούν τις απαιτήσεις του σημείου 2.2 του προσαρτήματος 2.

6.2. Οι κρουστικοί κριοί πρέπει να φέρουν διαδοχικούς αριθμούς σειράς παραγωγής καθώς και την ημερομηνία κατασκευής.

Προσάρτημα 3

ΤΕΧΝΙΚΗ ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΟΥ ΑΝΔΡΕΙΚΕΛΟΥ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΛΕΥΡΙΚΗ ΣΥΓΚΡΟΥΣΗ

1. ΓΕΝΙΚΑ

1.1. Οι διαστάσεις και οι μάζες του ανδρεικέλου για την πλευρική σύγκρουση είναι αντιπροσωπευτικές για τις κύριες διαστάσεις του 50 % εκατοστημορίου ανδρών, χωρίς το κάτω μέρος των βραχιόνων.

1.2. Το ανδρείκελο για τις πλευρικές συγκρούσεις αποτελείται από σκελετό κατασκευασμένο από μέταλλο και πλαστική ύλη και καλυπτόμενο από καουτσούκ, πλαστική ύλη και αφρώδες υλικό για την προσομοίωση της σάρκας.

1.3. Το ανδρείκελο για την πλευρική σύγκρουση που προβλέπεται στην παρούσα οδηγία, συμπεριλαμβανομένων των οργάνων μέτρησης και της βαθμονόμησης, περιγράφεται σε τεχνικά σχέδια και σε οδηγό χρήστη (1).

2. ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ

2.1. Απεικόνιση του ανδρεικέλου για την πλευρική σύγκρουση παρατίθεται στο σχήμα 1 και τον πίνακα 1 του παρόντος προσαρτήματος.

2.2. *Κεφαλή*

2.2.1. Η κεφαλή απεικονίζεται ως στοιχείο αριθ. 1 στο σχήμα 1 του παρόντος προσαρτήματος.

2.2.2. Η κεφαλή αποτελείται από κέλυφος από αλουμίνιο καλυπτόμενο από εύπλαστο περίβλημα βινυλίου. Στο εσωτερικό του κενού κελύφους τοποθετούνται τριαξονικά επιταχυνσιόμετρα και έρμα.

2.3. *Τράχηλος*

2.3.1. Ο τράχηλος είναι το στοιχείο αριθ. 2 του σχήματος 1 του παρόντος προσαρτήματος.

2.3.2. Ο τράχηλος αποτελείται από ενδιάμεσο τμήμα κεφαλής/τραχήλου, ενδιάμεσο τμήμα τραχήλου/θώρακα και κεντρικό τμήμα που συνδέει τα δύο ενδιάμεσα τμήματα.

2.3.3. Τόσο το ενδιάμεσο τμήμα κεφαλής/τραχήλου (μέρος 2α) όσο και το ενδιάμεσο τμήμα τραχήλου/θώρακα (μέρος 2γ) αποτελούνται από δύο δίσκους αλουμινίου συνδεόμενους με ημισφαιρικό κοχλία και οκτώ ροδέλες από καουτσούκ.

2.3.4. Το κυλινδρικό κεντρικό τμήμα (μέρος 2β) είναι κατασκευασμένο από καουτσούκ.

2.3.5. Ο τράχηλος στερεώνεται στο υποστήριγμα τραχήλου, που απεικονίζεται ως στοιχείο αριθ. 3 στο σχήμα 1 του παρόντος προσαρτήματος.

2.3.6. Η γωνία μεταξύ των δύο όψεων του υποστηρίγματος τραχήλου είναι 25 °. Επειδή το συγκρότημα ώμου είναι κεκλιμένο προς τα πίσω κατά 5 °, η γωνία που σχηματίζεται μεταξύ τραχήλου και κορμού είναι 20 °.

2.4. *Ώμος*

2.4.1. Ο ώμος είναι το στοιχείο αριθ. 4 στο σχήμα 1 του παρόντος προσαρτήματος.

2.4.2. Ο ώμος αποτελείται από συγκρότημα ώμου, δύο κλείδες και καλύπτρα ώμου.

2.4.3. Το συγκρότημα ώμου (μέρος 4α) αποτελείται από διαχωριστικό αλουμινένιο τεμάχιο, και δύο αλουμινένιες πλάκες τοποθετημένες άνω και κάτω του διαχωριστικού τεμαχίου.

2.4.4. Οι κλείδες (μέρος 4β) είναι κατασκευασμένες από πολυπροπυλένιο. Οι κλείδες συγκρατούνται προς τα πίσω, στη θέση ανάπαυσης, από δύο ελαστικές χορδές (μέρος 4γ) που συσφίγγονται στο όπισθεν μέρος του συγκροτήματος ώμου. Οι εξωτερικές άκρες των δύο κλειδών πρέπει να έχουν σχεδιαστεί έτσι ώστε να επιτρέπουν τις συνήθεις θέσεις των βραχιόνων.

---

(1) Μέχρις ότου δημοσιευθούν τα αντίστοιχα διεθνή πρότυπα ISO, τα έγγραφα αυτά (EUROSID-1 User's Manual, Νοέμβριος 1990) μπορούν να ζητηθούν στη διεύθυνση: TNO Road Vehicles Research Institute, PO Box 6033, 2600 JA Delft, Schoenmakerstraat 97, 2628 VK Delft, Κάτω Χώρες.

2.4.5. Η καλύπτρα ώμου (μέρος 4δ) είναι κατασκευασμένη από αφρό πολυουρεθάνης χαμηλής πυκνότητας και προσαρμοσμένη στο συγκρότημα ώμου.

2.5. *Θώρακας*

2.5.1. Ο θώρακας είναι το στοιχείο αριθ. 5 στο σχήμα 1 του παρόντος προσαρτήματος.

2.5.2. Ο θώρακας αποτελείται από την άκαμπτη θωρακική μοίρα της σπονδυλικής στήλης και τρία πανομοιότυπα ομοιώματα πλευρών.

2.5.3. Η θωρακική μοίρα σπονδυλικής στήλης (μέρος 5α) είναι κατασκευασμένη από χάλυβα. Στην όπισθεν όψη της στερεώνεται πλαστική πλάκα με ενίσχυση μολύβδου (μέρος 5β).

2.5.4. Η άνω επιφάνεια της θωρακικής μοίρας είναι κεκλιμένη προς τα πίσω κατά 5 °.

2.5.5. Κάθε ομοίωμα πλευράς (μέρος 5γ) αποτελείται από χαλύβδινη πλευρά καλυπτόμενη με αφρό πολυουρεθάνης για την προσομοίωση της σάρκας (μέρος 5δ), συγκρότημα εμβόλου-κυλίνδρου (μέρος 5ε) που συνδέει την πλευρά και τη θωρακική μοίρα, υδραυλικό αποσβεστήρα δονήσεων (μέρος 5στ) και άκαμπτο ελατήριο απόσβεσης (μέρος 5ζ).

2.5.6. Στο συγκρότημα εμβόλου-κυλίνδρου ευρίσκεται ρυθμιστικό ελατήριο (μέρος 5η).

2.5.7. Επί της εμπρόσθιας όψης του κυλίνδρου επιτρέπεται να τοποθετείται αισθητήρας μετατόπισης (μέρος 5θ) που συνδέεται με το εσωτερικό της πλευράς.

2.6. *Βραχίονες*

2.6.1. Οι βραχίονες είναι το στοιχείο αριθ. 6 στο σχήμα 1 του παρόντος προσαρτήματος.

2.6.2. Οι βραχίονες αποτελούνται από πλαστικό σκελετό καλυπτόμενο από «σάρκα» πολυουρεθάνης και δέρμα από PVC.

2.6.3. Η άρθρωση ώμου/βραχίονα πρέπει να επιτρέπει την τοποθέτηση του βραχίονα σε σταθερές θέσεις που να σχηματίζουν γωνία 0 °, 40 ° και 90 ° ως προς τη γραμμή του κορμού.

2.6.4. Η άρθρωση ώμου/βραχίονα πρέπει να επιτρέπει μόνον την κάμψη και την έκταση του βραχίονα.

2.7. *Οσφυϊκή μοίρα της σπονδυλικής στήλης*

2.7.1. Η οσφυϊκή μοίρα της σπονδυλικής στήλης είναι το στοιχείο αριθ. 7 στο σχήμα 1 του παρόντος προσαρτήματος.

2.7.2. Η οσφυϊκή μοίρα της σπονδυλικής στήλης αποτελείται από πλήρη κύλινδρο από καουτσούκ, με δύο χαλύβδινες ενδιάμεσες πλάκες σε κάθε άκρο και χαλύβδινο καλώδιο στο εσωτερικό του κυλίνδρου.

2.8. *Κοιλιακή χώρα*

2.8.1. Η κοιλιακή χώρα είναι το στοιχείο αριθ. 8 στο σχήμα 1 του παρόντος προσαρτήματος.

2.8.2. Η κοιλιακή χώρα αποτελείται από χυτό μεταλλικό τεμάχιο και καλύπτρα από αφρό πολυουρεθάνης.

2.8.3. Το κεντρικό τμήμα της κοιλιακής χώρας είναι το χυτό μεταλλικό τεμάχιο (μέρος 8α), στην κορυφή του οποίου στερεώνεται πλάκα επικάλυψης.

2.8.4. Η καλύπτρα (μέρος 8β) είναι κατασκευασμένη από αφρώδη πολυουρεθάνη. Κυρτή πλάκα από καουτσούκ, ενισχυμένη με σφαιρίδια μολύβδου, είναι ενσωματωμένη στο αφρώδες υλικό που καλύπτει τις δύο πλευρές.

2.8.5. Σε κάθε πλευρά της κοιλιακής χώρας, μεταξύ της καλύπτρας από αφρώδες υλικό και του χυτού μεταλλικού τεμαχίου, επιτρέπεται να στερεώνονται τρεις αισθητήρες δυνάμεως (μέρος 8γ) ή τρία ομοιώματα που δεν εκτελούν μετρήσεις.

2.9. *Πύελος*

2.9.1. Η πύελος είναι το στοιχείο αριθ. 9 στο σχήμα 1 του παρόντος προσαρτήματος.

2.9.2. Η πύελος αποτελείται από το τεμάχιο ιερού, δύο λαγόνια πτερύγια, δύο ισχιακές αρθρώσεις και την επικάλυψη από αφρώδες υλικό.

2.9.3. Το ιερό (μέρος 9α) αποτελείται από τεμάχιο αλουμινίου με ενίσχυση μολύβδου και πλάκα αλουμινίου προσαρμοσμένη στο άνω μέρος του τεμαχίου.

2.9.4. Τα λαγόνια πτερύγια (μέρος 9β) είναι κατασκευασμένα από πολυουρεθάνη.

2.9.5. Οι ισχιακές αρθρώσεις (μέρος 9γ) είναι κατασκευασμένες από χάλυβα. Αποτελούνται από το άνω τμήμα του μηρού και σφαιρική άρθρωση συνδεδεμένη με τον άξονα που διέρχεται από το σημείο Η του ανδρεικέλου.

2.9.6. Η σάρκα (μέρος 9δ) είναι κατασκευασμένη από δέρμα από PVC που περικλείει αφρό πολυουρεθάνης. Στη θέση του σημείου Η, η μεμβράνη αντικαθίσταται από μεγάλο κύλινδρο αφρού πολυουρεθάνης ανοικτών κυψελίδων (μέρος 9ε), που είναι στερεωμένος σε χαλύβδινη πλάκα προσαρμοσμένη στο λαγόνιο πτερύγιο με άξονα που διέρχεται από τη σφαιρική άρθρωση.

2.9.7. Τα λαγόνια πτερύγια συνδέονται μεταξύ τους στην ηβική σύμφυση με αισθητήρα δυνάμεων (μέρος 9στ) η «ομοίωμα» αισθητήρα.

2.10. *Πόδια*

2.10.1. Τα πόδια είναι το στοιχείο αριθ. 10 στο σχήμα 1 του παρόντος προσαρτήματος.

2.10.2. Τα πόδια αποτελούνται από μεταλλικό σκελετό καλυπτόμενο με αφρό πολυουρεθάνης που προσομοιάζει τη σάρκα και πλαστικό δέρμα.

2.10.3. Η άρθρωση του γόνατος και του αστραγάλου επιτρέπουν μόνον την κάμψη και την έκταση.

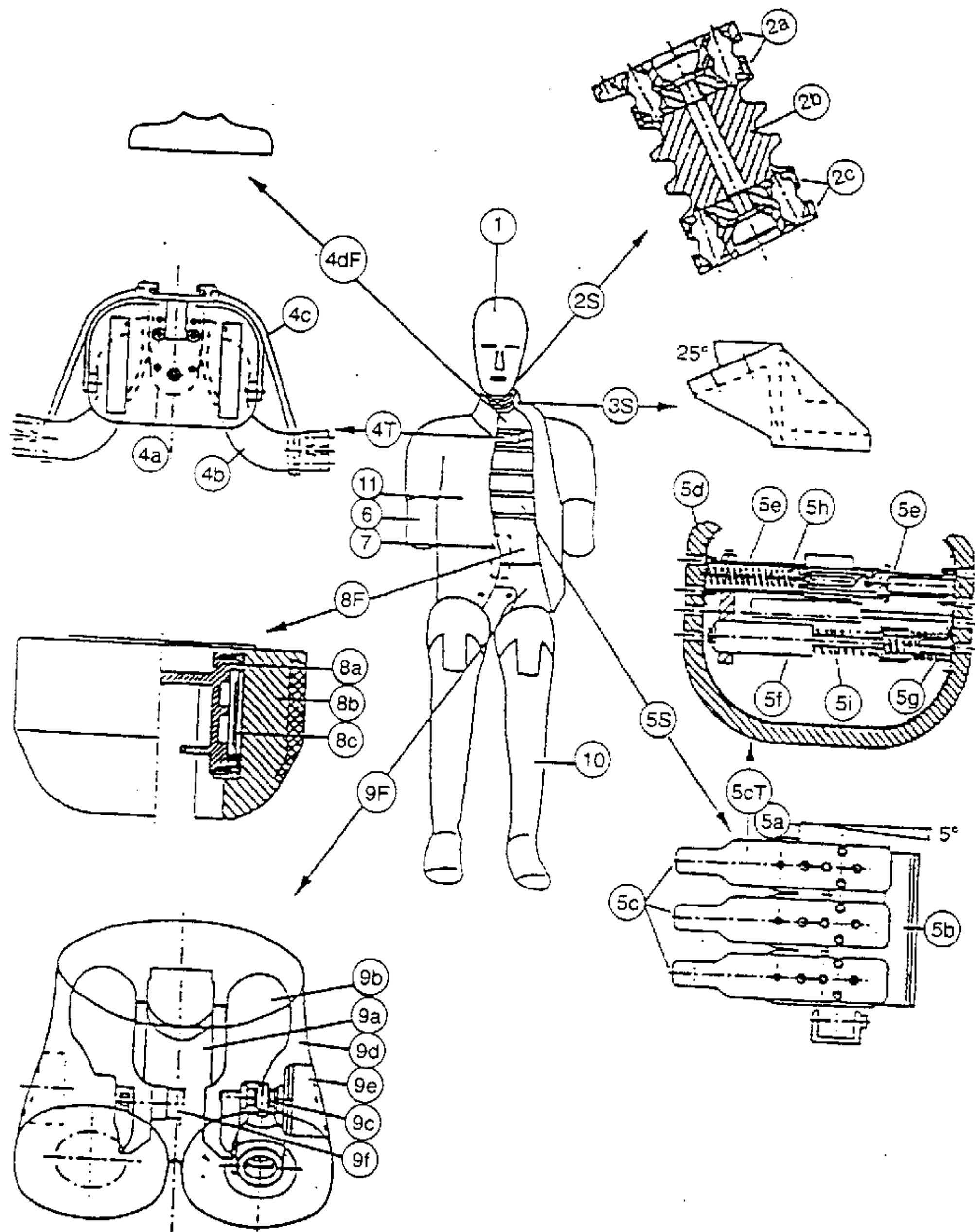
2.11. *Ένδυμα*

2.11.1. Το ένδυμα είναι το στοιχείο αριθ. 11 στο σχήμα 1 του παρόντος προσαρτήματος.

2.11.2. Το ένδυμα είναι κατασκευασμένο από καουτσούκ και καλύπτει τους ώμους, το θώρακα, το άνω τμήμα των βραχιόνων, την κοιλιακή χώρα, την οσφυϊκή μοίρα της σπονδυλικής στήλης και το άνω τμήμα της πυέλου.

Σχήμα 1

Συναρμολόγηση του ανδρεικέλου για τις πλευρικές συγκρούσεις



Πίνακας 1

Κατασκευαστικά στοιχεία ανδρεικέλου για δοκιμή πλευρικής σύγκρουσης

Μερος αριθ.	Περιγραφή	Αριθμός
1	Κεφαλή	1
2	Τράχηλος	1
2α	Ενδιάμεσο τμήμα κεφαλής/τραχήλου	1
2β	Κεντρική μοίρα	1
2γ	Ενδιάμεσο τμήμα τραχήλου/θώρακα	1
3	Υποστήριγμα τραχήλου	1
4	Ώμος	1
4α	Συγκρότημα ώμου	1
4β	Κλείδες	2
4γ	Ελαστική χορδή	2
4δ	Καλύπτρα ώμου	1
5	Θώρακας	1
5α	Θωρακική μοίρα σπονδυλικής στήλης	1
5β	Οπίσθια πλάκα	1
5γ	Ομοίωμα πλευράς	3
5δ	Πλευρά καλυμμένη με σάρκα	3
5ε	Συγκρότημα εμβόλου-κυλίνδρου	3
5στ	Αποσβεστήρας δονήσεων	3
5ζ	Ελατήριο απόσβεσης δονησεων	3
5η	Ρυθμιστικό ελατήριο	3
5θ	Αισθητήρας μετατόπισης	3
6	Βραχίονας	2
7	Οσφυϊκή μοίρα της σπονδυλικής στήλης	1
8	Κοιλιακή χώρα	1
8α	Χυτό μεταλλικό τεμάχιο	1
8β	Σαρκώδης επικάλυψη	1
8γ	Αισθητήρας δυνάμεων	3
9	Πύελος	1
9α	Τεμάχιο ιερού	1
9β	Λαγόνια πτερύγια	2
9γ	Ισχιακή άρθρωση	2
9δ	Σαρκώδης επικάλυψη	1
9ε	Αφρώδες υλικό στο σημείο Η	2
9στ	Αισθητήρας δυνάμεως	1
10	Πόδι	2
11	Ένδυμα	1

3. ΣΥΝΑΡΜΟΛΟΓΗΣΗ ΤΟΥ ΑΝΔΡΕΙΚΕΛΟΥ

3.1. *Κεφαλή — τράχηλος*

3.1.1. Στους ημισφαιρικούς κοχλίες για τη συναρμολόγηση του τραχήλου απαιτείται ροπή 10 Nm.

3.1.2. Η κεφαλή στερεώνεται στην ενδιάμεση πλάκα κεφαλής/τραχήλου με τρεις κοχλίες.

3.1.3. Η ενδιάμεση πλάκα τραχήλου/θώρακα που προβλέπεται για τον τράχηλο στερεώνεται στο υποστήριγμα τραχήλου με τέσσερις κοχλίες.

3.2. *Τράχηλος — ώμος — θώρακας*

3.2.1. Το υποστήριγμα τραχήλου στερεώνεται στο συγκρότημα ώμου με τέσσερις κοχλίες.

3.2.2. Το συγκρότημα ώμου στερεώνεται στην άνω επιφάνεια της θωρακικής μοίρας με τρεις κοχλίες.

3.3. *Ώμος — βραχίονας*

3.3.1. Οι βραχίονες επιτρέπεται να στερεώνονται στις κλείδες του ώμου και να ρυθμίζονται με έναν κοχλία και εναν τριβέα. Η απαιτούμενη ροπή για τη συγκράτηση του βραχίονα στην καθορισμένη κανονική θέση είναι 0.6 Nm.

3.4. *Θώρακας — οσφυϊκή μοίρα της σπονδυλικής στήλης — κοιλιακή χώρα*

3.4.1. Η πλάκα συναρμογής της οσφυϊκής μοίρας της σπονδυλικής στήλης στερεωνεται με δυο κοχλίες στο κάτω τμημα της θωρακικής μοίρας.

3.4.2. Η πλάκα συναρμογής της οσφυϊκής μοίρας της σπονδυλικής στήλης στερεώνεται στο άνω τμήμα της οσφυϊκής μοίρας της σπονδυλικής στήλης με δύο κοχλίες.

3.4.3. Η άνω πλάκα του κεντρικού χυτού μεταλλικού τεμαχίου σφηνώνεται μεταξύ της πλάκας συναρμογής της οσφυϊκής μοίρας της σπονδυλικής στήλης και της οσφυϊκής μοίρας.

3.5. *Οσφυϊκή μοίρα της σπονδυλικής στήλης — πύελος — πόδια*

3.5.1. Η οσφυϊκή μοίρα της σπονδυλικής στήλης στερεώνεται στην κάτω πλακα της οσφυϊκής μοιρας με τρεις κοχλίες.

3.5.2. Η κάτω πλάκα της οσφυϊκής μοίρας στερεώνεται στο τεμάχιο ιερού της πυέλου με τρεις κοχλίες.

3.5.3. Τα πόδια στερεωνονται στην ισχιακή άρθρωση με έναν κοχλία.

3.5.4. Τα πόδια επιτρέπεται να συναρμολογούνται και να προσαρμόζονται χρησιμοποιώντας γιγγλυμούς στα γονατα και τους αστραγάλους.

4. ΚΥΡΙΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

4.1. *Μάζα*

4.1.2. Οι μάζες των κυριότερων κατασκευαστικών στοιχείων του ανδρεικέλου δίδονται στον πίνακα 2 του παρόντος προσαρτήματος.

Πίνακας 2

Μάζα κατασκευαστικών στοιχείων ανδρεικέλου

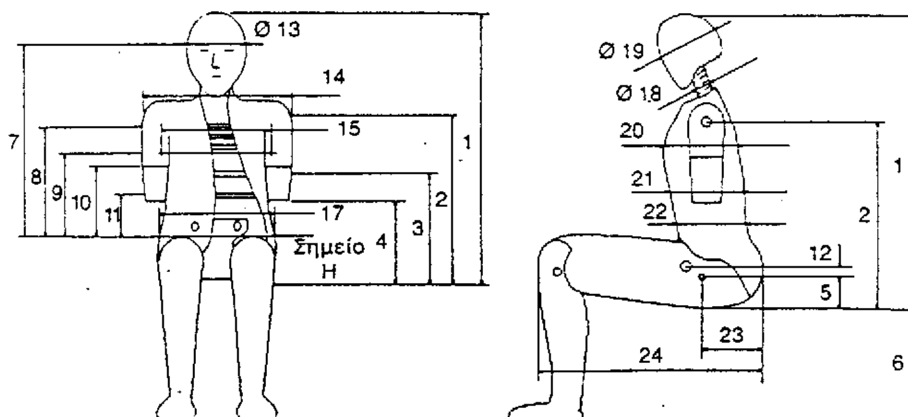
Κατασκευαστικό στοιχείο	Μάζα (kg)	Κύρια συστατικά μέρη
Κεφαλή	4,0 ± 0,4	Η κεφαλή συνολικά, συμπεριλαμβανομένου του τριαξονικού επιταχυνσιομέτρου
Τραχηλος	1,0 ± 0,1	Τράχηλος, χωρίς το υποστήριγμα τραχήλου
Θώρακας	22,4 ± 1,5	Υποστήριγμα τραχήλου, ώμοι, κοχλίες συγκράτησης βραχιόνων, θωρακική μοίρα, οπίσθια πλάκα θωρακικής μοίρας, ομοιώματα πλευρών, αισθητήρες κάμψης πλευρών, πλάκα συναρμογής οσφυϊκής μοίρας της σπονδυλικής στήλης, καλύπτρα ώμου, κεντρικό χυτό μεταλλικό τεμάχιο κοιλιακής χώρας, αισθητήρες δυνάμεων κοιλίας, δύο τρίτα του ενδύματος
Βραχίονας	1,3 ± 0,1	Άνω βραχίονας, συμπεριλαμβανομένης της πλάκας για την τοποθέτηση του βραχίονα (ανά πλευρά)
Κοιλιακή χώρα	5,0 ± 0,5	Σαρκώδης κάλυψη κοιλιακής χώρας και οσφυϊκή μοίρα της σπονδυλικής στήλης
Πυελος	12,0 ± 1,0	Τεμάχιο ιερού, κάτω πλάκα οσφυϊκής μοίρας της σπονδυλικής στήλης, σφαιρικές ισχιακές αρθρώσεις, άνω τμήμα μηρών, λαγόνια πτερύγια, αισθητήρες δυνάμεων στην ηβική σύμφυση, σαρκώδης επικάλυψη πυέλου, ένα τρίτο του ενδύματος
Πόδι	12,5 ± 1,0	Πέλμα, άνω και κάτω πόδι και «σάρκα» έως τη σύνδεση με το άνω τμήμα του μηρού (ανά πλευρά)
Σύνολο	72,0 ± 0,5	

4.2. *Κύριες διαστάσεις*

4.2.1. Οι κύριες διαστάσεις του ανδρεικέλου για την πλευρική σύγκρουση (συμπεριλαμβανομένου του ενδύματος), με βάση το σχήμα 2 του παρόντος προσαρτήματος, δίδονται στον πίνακα 3 του παρόντος προσαρτήματος.

Σχήμα 2

Κύριες διαστάσεις του ανδρεικέλου



Πίνακας 3

Κύριες διαστάσεις του ανδρεικέλου

Αριθ.	Παράμετρος	Διαστασή (mm)
1	Ύψος καθίσματος	904 ± 7
2	Κάθισμα έως άρθρωση ώμου	557 ± 5
3	Κάθισμα έως κατώτατη πλευρά	357 ± 5
4	Κάθισμα έως βραχίονα	242 ± 5
5	Κάθισμα έως σημείο Η	98 ± 2
6	Πέλμα έως κάθισμα, καθήμενο ανδρείκελο	456 ± 5
7	Σημείο Η έως κέντρο βάρους κεφαλής	687 ± 5
8	Σημείο Η έως μέσο της άνω πλευράς	393 ± 3
9	Σημείο Η έως μέσο της μεσαίας πλευράς	337 ± 3
10	Σημείο Η έως μέσο της κάτω πλευράς	281 ± 3
11	Σημείο Η έως αισθητήρα δυνάμεων στο κέντρο της κοιλιακής χώρας	180 ± 3
12	Σημείο Η έως αισθητήρα δυνάμεων στο κέντρο της ηβικής σύμφυσης	14 ± 2
13	Πλάτος κεφαλής	154 ± 2
14	Πλάτος ώμου/βραχίονα	482 ± 5
15	Πλάτος θώρακα	330 ± 5
16	Πλάτος κοιλιακής χώρας	290 ± 5
17	Πλάτος πυέλου	355 ± 5
18	Διάμετρος τραχήλου	80 ± 2
19	Βάθος κεφαλής	201 ± 5
20	Βάθος θώρακα	276 ± 5
21	Βάθος κοιλιακής χώρας	204 ± 5
22	Βάθος πυέλου	245 ± 5
23	Οπίσθια πλευρά γλουτών έως σημείο Η	157 ± 2
24	Οπίσθια πλευρά γλουτών έως εμπρόσθια όψη γόνατος	610 ± 5

5. ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΣΗ ΤΟΥ ΑΝΔΡΕΙΚΕΛΟΥ

5.1. *Πλευρά σύγκρουσης*

5.1.1. Απαιτείται πιστοποίηση των μερών του ανδρεικέλου από την αριστερή ή τη δεξιά πλευρά, ανάλογα με την πλευρά του οχήματος επί της οποίας διενεργείται η σύγκρουση.

5.1.2. Η διάταξη των ομοιωμάτων των πλευρών (συμπεριλαμβανομένων των οργάνων μέτρησης), των αισθητήρων δυνάμεων στην κοιλιακή χώρα και του αισθητήρα στην ηβική σύμφυση πρέπει να προσαρμόζεται ανάλογα με την προβλεπόμενη πλευρά σύγκρουσης.

5.2. *Όργανα μέτρησης*

Όλα τα όργανα μέτρησης πρέπει να βαθμονομούνται σύμφωνα με τις απαιτήσεις των εγγράφων που αναφέρονται στην παράγραφο 1.3.

5.2.1. Όλοι οι δίαυλοι των οργάνων μέτρησης πρέπει να πληρούν το διεθνές πρότυπο ISO 6487:1987.

5.3. *Οπτικός έλεγχος*

5.3.1. Όλα τα μέρη του ανδρεικέλου πρέπει να ελέγχονται οπτικώς για να διαπιστώνεται εάν έχουν βλάβες και, εάν είναι αναγκαίο, να αντικαθίστανται πριν από τη δοκιμή πιστοποίησης.

5.4. *Γενική διάταξη για τη δοκιμή*

5.4.1. Στο σχήμα 3 του παρόντος προσαρτήματος εμφαίνεται η διάταξη δοκιμής για τη διενέργεια όλων των δοκιμών πιστοποίησης του ανδρεικέλου πλευρικής σύγκρουσης.

5.4.2. Οι δοκιμές για την κεφαλή, τον τράχηλο, τον θώρακα και την οσφυϊκή μοίρα της σπονδυλικής στήλης διενεργούνται σε αποσυναρμολογημένα τμήματα του ανδρεικέλου.

5.4.3. Οι δοκιμές για τον ώμο, την κοιλιακή χώρα και την πύελο διενεργούνται στο συναρμολογημένο ανδρείκελο (χωρίς ένδυμα). Οι δοκιμές αυτές διενεργούνται με το ανδρείκελο καθήμενο σε επίπεδη επιφάνεια. Μεταξύ του ανδρεικέλου και της επίπεδης επιφάνειας παρεμβάλλονται δύο φύλλα teflon πάχους μέχρι 2 mm.

5.4.4. Όλα τα προς πιστοποίηση μέρη πρέπει να διατηρούνται στο χώρο δοκιμών επί τέσσερις τουλάχιστον ώρες πριν από τη δοκιμή σε θερμοκρασία μεταξύ 18 °C και 22 °C.

5.4.5. Το χρονικό διάστημα που παρεμβάλλεται μεταξύ δύο αλλεπάλληλων δοκιμων πιστοποίησης πρέπει να είναι τουλάχιστον 30 λεπτά.

5.5. *Κεφαλή*

5.5.1. Από ύψος 200 ± 1 mm, η κεφαλή πέφτει σε ελεύθερη πτώση επί επίπεδης, στερεάς επιφάνειας πρόσκρουσης.

5.5.2. Η γωνία μεταξύ της επιφάνειας πρόσκρουσης και του διαμέσου επιπέδου της κεφαλής πρέπει να είναι 35 ° ± 1 °, έτσι ώστε η κεφαλή να προσκρούει με το άνω μέρος της.

5.5.3. Η μέγιστη συνισταμένη επιτάχυνση της κεφαλής, που φιλτράρεται με CFC 1 000 Hz, πρέπει να κείται μεταξύ 100 g και 150 g.

5.5.4. Προκειμένου να πληρούνται οι απαιτήσεις για την επίδοση της κεφαλής, επιτρέπεται η τροποποίηση των χαρακτηριστικών τριβής μεταξύ σάρκας — κρανίου (λίπανση με σκόνη ταλκ ή ψεκασμός με PTFE).

5.6. *Τράχηλος*

5.6.1. Το ενδιάμεσο τμήμα κεφαλής/τραχήλου στερεώνεται σε ειδικό για την πιστοποίηση συμμετρικό ομοίωμα κεφαλής με μάζα 3,9 ± 0,05 kg (βλέπε σχήμα 4).

5.6.2. Το ομοίωμα κεφαλής και ο τράχηλος στερεώνονται με την κεφαλή προς τα κάτω στη βάση εκκρεμούς κάμψης του τραχήλου, έτσι ώστε να είναι δυνατή πλευρική κίνηση του συστήματος.

5.6.3. Το εκκρεμές τραχήλου είναι εφοδιασμένο με μονοαξονικό επιταχυνσιόμετρο στερεωμένο σε απόσταση 1 655 ± 5 mm από τον άξονα περιστροφής του εκκρεμούς.

5.6.4. Το εκκρεμές τραχήλου αφήνεται να πέσει ελεύθερο από ύψος επιλεγμένο έτσι ώστε να επιτυγχάνεται ταχύτητα κρούσης μεγέθους 3,4 ± 0,1 m/s που μετράται στο σημείο που ευρίσκεται το επιταχυνσιόμετρο.

5.6.5. Το εκκρεμές τραχήλου επιβραδύνεται από την ταχύτητα κρούσης μέχρι την τιμή μηδέν με τη χρήση της κατάλληλης διάταξης, έτσι ώστε η καμπύλη επιβράδυνσης ως προς το χρόνο να ευρίσκεται εντός της ζώνης που απεικονίζεται στο σχήμα 5 του παρόντος παραρτήματος. Όλα τα δεδομένα πρέπει να καταγράφονται χρησιμοποιώντας φίλτρα CFC 1 000 που να πληρούν τα διεθνή πρότυπα ISO και να φιλτράρονται ψηφιακά με CFC 60.

5.6.6. Η μέγιστη γωνία απόκλισης του ομοιώματος κεφαλής ως προς το εκκρεμές πρέπει να είναι 51 ° ± 5 ° και να επιτυγχάνεται σε χρόνο μεταξύ 50 και 62 ms.

5.6.7. Η μέγιστη μετατόπιση του κέντρου βάρους του ομοιώματος της κεφαλής κατά την πλευρική και την κατακόρυφη διεύθυνση πρέπει να είναι αντιστοίχως 97 ± 10 mm και 26 ± 6 mm.

5.6.8. Η επίδοση του τραχήλου επιτρέπεται να προσαρμόζεται με την αντικατάσταση των δακτυλιοειδών προφυλακτήρων από προφυλακτήρες διαφορετικής σκληρότητας Shore.

5.7. *Ώμος*

5.7.1. Το μήκος της ελαστικής χορδής πρέπει να ρυθμίζεται έτσι ώστε, για να μετακινηθεί η κλείδα προς τα εμπρός, να απαιτείται δύναμη μεταξύ 27,5 N και 32,5 N προς τα εμπρός, ασκούμενη σε απόσταση 4 ± 1 mm από την εξωτερική άκρη της κλείδας στο επίπεδο μετατόπισης της κλείδας.

5.7.2. Το ανδρείκελο πρέπει να είναι καθισμένο σε επίπεδη, οριζόντια και άκαμπτη επιφάνεια χωρίς ερεισίνωτο. Ο θώρακας τοποθετείται κατακόρυφα και οι βραχίονες πρέπει να σχηματίζουν γωνία 40 ° ± 2 ° προς τα εμπρός ως προς την κατακόρυφο. Τα πόδια τοποθετούνται οριζοντίως.

5.7.3. Ο κρουστικός κριός είναι εκκρεμές μάζας 23,5 ± 0,2 kg και διαμέτρου 152 ± 2 mm. Ο κρουστικός κριός κρέμεται με τέσσερα καλώδια από σταθερό στήριγμα, από το οποίο η κεντρική γραμμή του κρουστικού κριού πρέπει να απέχει τουλάχιστον 3,5 m.

5.7.4. Ο κρουστικός κριός πρέπει να είναι εφοδιασμένος με επιταχυνσιόμετρο που να καταγράφει κατά τη διεύθυνση της κρούσης και να είναι τοποθετημένο στον άξονα του κρουστικού κριού.

5.7.5. Ο κρουστικός κριός πρέπει να μπορεί να προσκρούει ελεύθερα στον ώμο του ανδρεικέλου με ταχύτητα κρούσης 4,3 ± 0,1 m/s.

5.7.6. Η διεύθυνση κρούσης είναι κάθετη στον άξονα που διατρέχει από την εμπρός προς την πίσω πλευρά το ανδρείκελο και ο άξογας του κρουστικού κριού συμπίπτει με τον άξονα που διέρχεται από τον άξονα περιστροφής του άνω βραχίονα.

5.7.7. Η μέγιστη επιτάχυνση του κρουστικού κριού, που φιλτράρεται με CFC 180, πρέπει να είναι μεταξύ 7,5 και 10,5 g.

5.8. *Βραχίονες*

5.8.1. Για τους βραχίονες δεν προβλέπεται δυναμική μέθοδος πιστοποίησης.

5.9. *Θώρακας*

5.9.1. Κάθε ομοίωμα πλευράς πιστοποιείται χωριστά.

5.9.2. Το ομοίωμα πλευράς τοποθετείται κατακόρυφα σε διάταξη δοκιμής με ελεύθερη πτώση και ο κύλινδρος του ομοιώματος πλευράς στερεώνεται σταθερά στη διάταξη δοκιμής.

5.9.3. Ο κρουστικός κριός είναι μάζα σε ελεύθερη πτώση μεγέθους 7,8 + 0-0,1 kg, της οποίας η μία πλευρά είναι επίπεδη και η διάμετρος είναι 150 ± 2 mm.

5.9.4. Ο άξονας του κρουστικού κριού πρέπει να είναι ευθυγραμμισμενος με τον άξονα του εμβόλου του ομοιώματος πλευράς.

5.9.5. Η ταχύτητα σύγκρουσης είναι αντιστοίχως 1,0, 2,0, 3,0 και 4,0 m/s. Οι ταχύτητες σύγκρουσης δεν πρέπει να αποκλίνουν από τις καθοριζόμενες περισσότερο από 2 %.

5.9.6. Μετράται η μετατόπιση του ομοιώματος πλευράς, π.χ. χρησιμοποιώντας τον αισθητήρα μετατόπισης της πλευράς.

5.9.7. Οι απαιτήσεις για την πιστοποίηση των ομοιωμάτων πλευρών αναφέρονται κατωτέρω στον πίνακα 4 του παρόντος παραρτήματος.

5.9.8. Η συμπεριφορά του ομοιώματος πλευράς επιτρέπεται να προσαρμόζεται αντικαθιστώντας το ελατήριο ρύθμισης εντός του κυλίνδρου με άλλο διαφορετικής δυσκαμψίας.

Πίνακας 4

Απαιτήσεις πιστοποίησης για πλήρες ομοίωμα πλευράς

Ταχύτητα σύγκρουσης (m/s)	Μετατόπιση (mm)	
	Ελάχιστη	Μέγιστη
1,0	10,0	14,0
2,0	23,5	27,5
3,0	36,0	40,0
4,0	46,0	51,0

5.10. *Οσφυϊκή μοίρα της σπονδυλικής στήλης*

5.10.1. Το ενδιάμεσο τμήμα κεφαλής/τραχήλου στερεώνεται σε ειδικό για την πιστοποίηση συμμετρικό ομοίωμα κεφαλής με μάζα 3,9 ± 0,05 kg (βλέπε σχήμα 4).

5.10.2. Το ομοίωμα κεφαλής και η οσφυϊκή μοίρα της σπονδυλικής στήλης στερεώνονται με την κεφαλή προς τα κάτω στη βάση εκκρεμούς κάμψης του τραχήλου, έτσι ώστε να είναι δυνατή η πλευρική κίνηση του συστήματος.

5.10.3. Το εκκρεμές του τραχήλου είναι εφοδιασμένο με μονοαξονικό επιταχυνσιόμετρο, στερεωμένο σε απόσταση 1 655 ± 5 mm από τον άξονα περιστροφής του εκκρεμούς.

5.10.4. Το εκκρεμές τραχήλου αφήνεται να πέσει ελεύθερο από ύψος επιλεγμένο έτσι ώστε να επιτυγχάνεται ταχύτητα κρούσης μεγέθους 6,05 ± 0,1 m/s, που μετράται στο σημείο που ευρίσκεται το επιταχυνσιόμετρο.

5.10.5. Το εκκρεμές τραχήλου επιβραδύνεται από την ταχύτητα κρούσης μέχρι την τιμή μηδέν με τη χρήση της κατάλληλης διάταξης, έτσι ώστε η καμπύλη επιβράδυνσης ως προς το χρόνο να ευρίσκεται εντός της ζώνης που απεικονίζεται στο σχήμα 6 του παρόντος παραρτήματος. Όλα τα δεδομένα πρέπει να καταγράφονται χρησιμοποιώντας φίλτρα CFC 1 000 που να πληρούν τα διεθνή πρότυπα ISO 6487 και να φιλτράρονται ψηφιακά με CFC 60.

5.10.6. Η μέγιστη γωνία απόκλισης του ομοιώματος κεφαλής ως προς το εκκρεμές πρέπει να είναι 51 ° ± 5 ° και να επιτυγχάνεται σε χρόνο μεταξύ 39 και 53 ms.

5.10.7. Η μέγιστη μετατόπιση του κέντρου βάρους του ομοιώματος της κεφαλής κατά την πλευρική και την κατακόρυφη διεύθυνση πρέπει να είναι, αντιστοίχως, 104 ± 7 mm και 33 ± 7 mm.

5.10.8. Η επίδοση της οσφυϊκής μοίρας της σπονδυλικής στήλης επιτρέπεται να προσαρμόζεται μεταβάλλοντας το μήκος της σπονδυλικής στήλης.

5.11. *Κοιλιακή χώρα*

5.11.1. Το ανδρείκελο πρέπει να είναι καθισμένο σε επίπεδη, οριζόντια και άκαμπτη επιφάνεια χωρίς ερεισίνωτο. Ο θώρακας τοποθετείται κατακόρυφα, ενώ οι βραχιόνες και τα πόδια τοποθετούνται οριζοντίως.

5.11.2. Ο κρουστικός κριός είναι εκκρεμές μάζας 23,5 + 0-0.2 kg και διαμέτρου 152 ± 2 mm.

5.11.3. Το εκκρεμές είναι εξοπλισμένο με οριζόντια κρουστική πλάκα προσομοίωσης του υποστηρίγματος βραχιόνων, μάζας 1,0 ± 0,01 kg. Η συνολική μάζα του κρουστικού κριού με την κρουστική πλάκα είναι 24,5 ± 0-0,2 kg. Το σταθερό υποστήριγμα βραχιόνων έχει ύψος 70,0 ± 1 mm, πλάτος 150,0 ± 1 mm και πρέπει να μπορεί να εισδύσει στην κοιλιακή χώρα τουλάχιστον 60,0 mm. Ο άξονας του εκκρεμούς πρέπει να διέρχεται από το κέντρο του υποστηρίγματος βραχίονα.

5.11.4. Ο κρουστικός κριός πρέπει να είναι εφοδιασμένος με επιταχυνσιόμετρο που να καταγράφει κατά τη διεύθυνση της πρόσκρουσης και να είναι τοποθετημένο στον άξονα κρούσης.

5.11.5. Ο κρουστικός κριός πρέπει να μπορεί να προσκρούει ελεύθερα στην κοιλιακή χώρα του ανδρεικέλου με ταχύτητα κρούσης 6,3 ± 0,1 m/s.

5.11.6. Η διεύθυνση κρούσης είναι κάθετη στον άξονα που διατρέχει από την εμπρός προς την πίσω πλευρά το ανδρείκελο και ο άξονας του κρουστικού κριού συμπίπτει με τον άξονα που διέρχεται από το κέντρο του μεσαίου αισθητήρα μέτρησης δυνάμεων.

5.11.7. Η μέγιστη δύναμη από τον κρουστικό κριό, που προκύπτει από την επιτάχυνσή του, μετρούμενη με φιλτράρισμα CFC 180 και πολλαπλασιαζόμενη επί τη μάζα κρουστικού κριού/υποστηρίγματος βραχίονα, πρέπει να λαμβάνει τιμή μεταξύ 9,5 και 11,1 kN και να επιτυγχάνεται μεταξύ 9,8 και 11,4 ms.

5.11.8. Οι καμπύλες δύναμης-χρόνου που μετρούνται από τους τρεις αισθητήρες δυνάμεων στην κοιλιακή χώρα πρέπει να αθροίζονται και να φιλτράρονται με CFC 600. Η μέγιστη δύναμη του αθροίσματος πρέπει να λαμβάνει τιμή μεταξύ 5,9 και 7,9 kN.

5.12. *Πύελος*

5.12.1. Το ανδρείκελο πρέπει να είναι καθισμένο σε επίπεδη, οριζόντια και άκαμπτη επιφάνεια χωρίς ερεισίνωτο. Ο θώρακας τοποθετείται κατακόρυφα, ενώ οι βραχίονες και τα πόδια πρέπει να τοποθετούνται οριζοντίως.

5.12.2. Ο κρουστικός κριός είναι εκκρεμές μάζας 23,5 + 0-0.02 kg και διαμέτρου 152 ± 2 mm.

5.12.3. Ο κρουστικός κριός πρέπει να είναι εφοδιασμένος με επιταχυνσιόμετρο που να καταγράφει κατά τη διεύθυνση της κρούσης και να είναι τοποθετημένο στον άξονα κρούσης.

5.12.4. Ο κρουστικός κριός πρέπει να μπορεί να προσκρούει ελεύθερα στην πύελο του ανδρεικέλου με ταχύτητα κρούσης 4,3 ± 0,1 m/s.

5.12.5. Η διεύθυνση κρούσης είναι κάθετη στον άξονα που διατρέχει από την εμπρός προς την πίσω πλευρά το ανδρείκελο και ο άξονας του κρουστικού κριού διέρχεται από το κέντρο του κυλίνδρου από αφρώδες υλικό του σημείου Η.

5.12.6. Η μέγιστη δύναμη από τον κρουστικό κριό, που προκύπτει από την επιτάχυνσή του μετρούμενη με φιλτράρισμα CFC 180 και πολλαπλασιαζόμενη επί τη μάζα του κρουστικού κριού πρέπει να λαμβάνει τιμή μεταξύ 4,4 και 5,4 kN και να επιτυγχάνεται μεταξύ 10,3 και 15,5 ms.

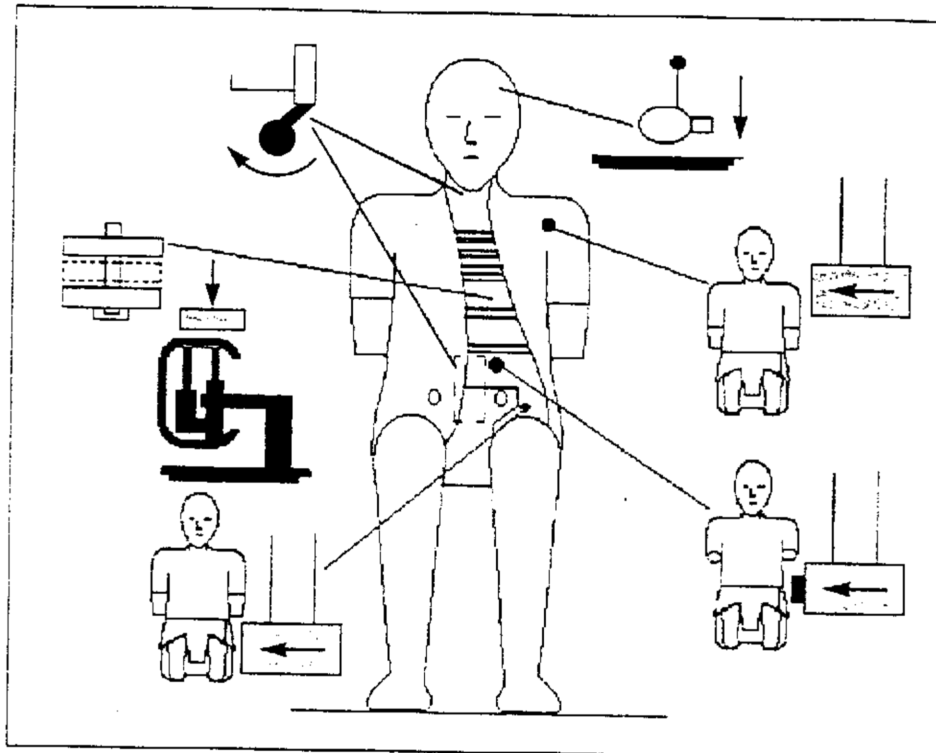
5.12.7. Η δύναμη στην ηβική σύμφυση φιλτράρεται με CFC 600 και πρέπει να λαμβάνει τιμή μεταξύ 1,04 και 1,64 kN και να επιτυγχάνεται μεταξύ 9,9 και 15,9 ms.

5.13. ***Πόδια***

5.13.1. Δεν έχει προβλεφθεί δυναμική μέθοδος πιστοποίησης για τα πόδια.

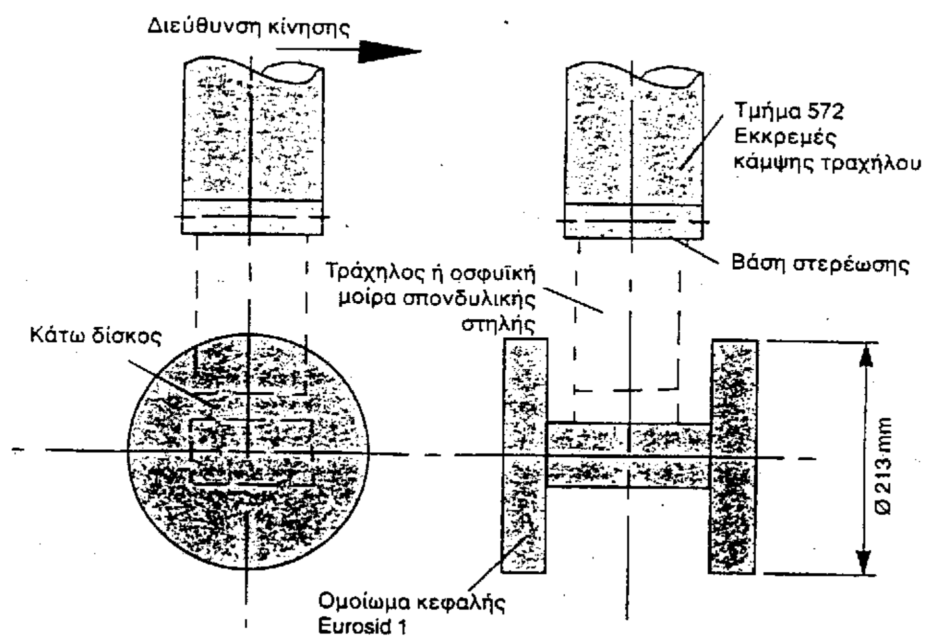
Σχήμα 3

Απεικόνιση της διάταξης για τη δοκιμή πιστοποίησης του ανδρείκελου πλευρικής σύγκρουσης



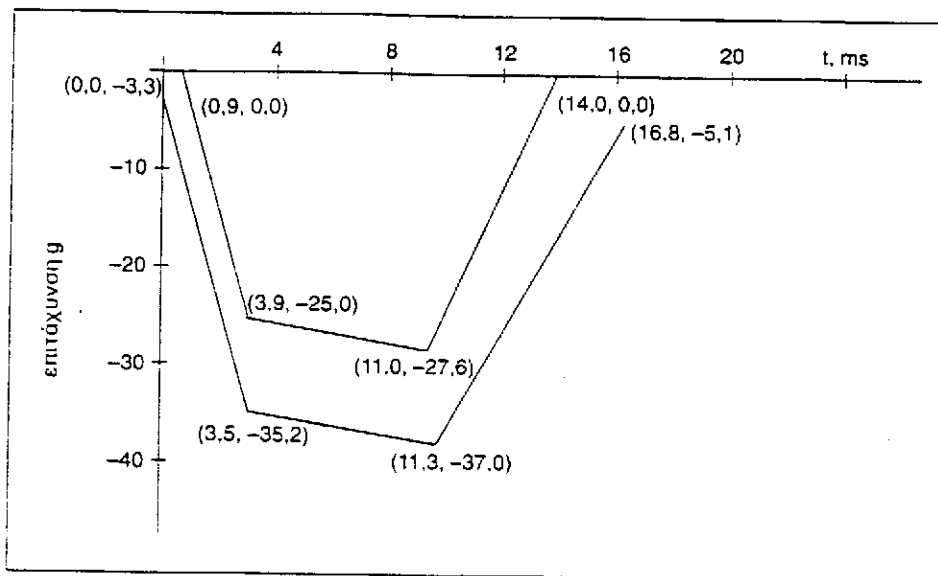
Σχήμα 4

Διάταξη για τη δοκιμή πιστοποίησης του τραχήλου και της οσφυϊκής μοίρας της σπονδυλικής στήλης



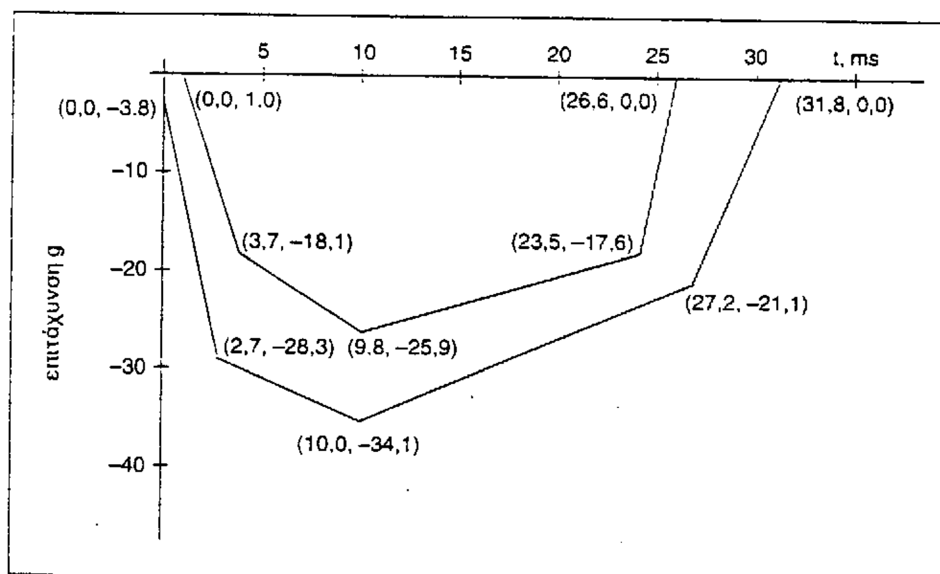
Σχήμα 5

Ζώνη τιμών επιτάχυνσης — χρόνου του εκκρεμούς για τη δοκιμή πιστοποίησης του τραχήλου



Σχήμα 6

Ζώνη τιμών επιτάχυνσης — χρόνου του εκκρεμούς για τη δοκιμή πιστοποίησης της οσφυϊκής μοίρας της σπονδυλικής στήλης



Προσάρτημα 4

ΤΟΠΟΘΕΤΗΣΗ ΤΟΥ ΑΝΔΡΕΙΚΕΛΟΥ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΛΕΥΡΙΚΗ ΣΥΓΚΡΟΥΣΗ

1. ΓΕΝΙΚΑ

1.1. Στο προσάρτημα 3 του παραρτήματος ΙΙ της παρούσας οδηγίας, περιγράφεται το ανδρείκελο για την πλευρική σύγκρουση που τοποθετείται σύμφωνα με την ακόλουθη διαδικασία τοποθέτησης.

2. ΤΟΠΟΘΕΤΗΣΗ

2.1. Ρυθμίζονται οι αρθρώσεις των ποδιών, έτσι ώστε απλώς να υποστηρίζουν το πόδι όταν εκτείνεται οριζοντίως (1 μέχρι 2 g).

2.2. Το ανδρείκελο επενδύεται με εφαρμοστό βαμβακερό κοντομάνικο εσώρουχο και παντελόνι που να καλύπτει το μέσο της κνήμης. Σε κάθε πόδι τοποθετείται παπούτσι.

2.3. Το ανδρείκελο τοποθετείται στο εξωτερικό εμπρόσθιο κάθισμα της πληττόμενης πλευράς, όπως περιγράφεται στην προδιαγραφή για τη μέθοδο δοκιμής πλευρικής σύγκρουσης.

2.4. Το επίπεδο συμμετρίας του ανδρεικέλου πρέπει να συμπίπτει με το κατακόρυφο διάμεσο επίπεδο της θέσης καθίσματος.

2.5. Η πύελος του ανδρεικέλου τοποθετείται έτσι ώστε η πλευρική γραμμή που διέρχεται από τα σημεία Η του ανδρεικέλου να είναι κάθετη προς το διάμηκες διάμεσο επίπεδο του καθίσματος. Η γραμμή που διέρχεται απο τα σημεία Η του ανδρεικέλου πρέπει να είναι οριζόντια με μέγιστη επιτρεπόμενη κλίση ± 2 °.

2.6. Ο άνω κορμός πρέπει να τοποθετείται με κλίση προς τα εμπρός και εν συνεχεία να μετατοπισθεί ώστε να ακουμπά σταθερά στο ερεισίνωτο του καθίσματος. Οι ώμοι του ανδρεικέλου τοποθετούνται όσο το δυνατό προς τα πίσω.

2.7. Ανεξάρτητα από τη θέση καθίσματος του ανδρεικέλου, η γωνία μεταξύ του άνω βραχίονα και της γραμμής αναφοράς κορμού-βραχίονα σε κάθε πλευρά πρέπει να είναι 40 ° ± 5 °. Η γραμμή αναφοράς κορμού-βραχίονα ορίζεται ως η τομή επιπέδου εφαπτομένου στην εμπρόσθια επιφάνεια των ομοιωμάτων πλευρών με το διάμηκες κατακόρυφο επίπεδο του ανδρεικέλου στο οποίο κείται ο βραχίονας.

2.8. Για τη θέση καθίσματος οδηγού, χωρίς να μετακινηθεί η πύελος ή ο κορμός, τοποθετείται το δεξί πέλμα του ανδρεικέλου επί του ανενεργού ποδόπληκτρου επιτάχυνσης, έτσι ώστε η φτέρνα να αναπαύεται όσο το δυνατόν περισσότερο προς τα εμπρός επί του δαπέδου. Το αριστερό πέλμα τοποθετείται έτσι ώστε να σχηματίζει ορθή γωνία με το κάτω τμήμα του ποδιού και η φτέρνα να αναπαύεται επί του δαπέδου στην ίδια γραμμή με τη δεξιά φτέρνα. Τα γόνατα του ανδρεικέλου τοποθετούνται έτσι ώστε οι εξωτερικές επιφάνειες να απέχουν 150 ± 10 mm από το επίπεδο συμμετρίας του ανδρεικέλου. Εάν είναι δυνατόν να τηρούνται αυτοί οι περιορισμοί, οι μηροί του ανδρεικέλου πρέπει να τοποθετούνται έτσι ώστε να εφάπτονται με το μαξιλάρι του καθίσματος.

2.9. Για όλες τις λοιπές θέσεις καθισμάτων, χωρίς να μετατοπίζεται η πύελος ή ο κορμός, οι φτέρνες του ανδρεικέλου τοποθετούνται όσο το δυνατόν περισσότερο προς τα εμπρός επί του δαπέδου, χωρίς να συμπιέζεται το μαξιλάρι του καθίσματος περισσότερο απ' ό,τι χρειάζεται λόγω του βάρους του ποδιού. Τα γόνατα του ανδρεικέλου τοποθετούνται έτσι ώστε οι εξωτερικές επιφάνειες να απέχουν 150 ± 10 mm από το επίπεδο συμμετρίας του ανδρεικέλου.

Προσάρτημα 5

ΜΕΡΙΚΗ ΔΟΚΙΜΗ

1. ΣΚΟΠΟΣ

Σκοπός των δοκιμών αυτών είναι να επαληθεύεται κατά πόσο το τροποποιημένο όχημα διαθέτει τουλάχιστον τις ίδιες (ή καλύτερες) ιδιότητες απορρόφησης ενεργείας με τον τύπο οχήματος που εγκρίνεται βάσει της παρούσας οδηγίας.

2. ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ ΚΑΙ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ

2.1. *Δοκιμές αναφοράς*

2.1.1. Τα αρχικά υλικά παραγεμίσματος που δοκιμάστηκαν κατά την έγκριση του οχήματος προσαρμόζονται σε νέα πλευρική δομή του προς έγκριση οχήματος και υπόκεινται σε δύο δυναμικές δοκιμές χρησιμοποιώντας δύο διαφορετικούς κρουστικούς κριούς (σχήμα 1).

2.1.1.1. Το κρουστικό ομοίωμα κεφαλής, που ορίζεται στο σημείο 3.1.1, πλήττει με ταχύτητα 24.1 km/h τη ζώνη επί της οποίας προσέκρουσε το ομοίωμα κεφαλής EUROSID κατά την έγκριση του οχήματος. Καταγράφεται το αποτέλεσμα της δοκιμής και υπολογίζεται η τιμή ΚΕΚ. Ωστόσο, η δοκιμή αυτή δεν διενεργείται στην περίπτωση που, κατά τη διάρκεια των δοκιμών που περιγράφονται στο προσάρτημα 1 του παραρτήματος II της παρούσας οδηγίας:

— δεν σημειώθηκε επαφή της κεφαλής,

— δεν σημειώθηκε επαφή της κεφαλής με τον υαλοπίνακα, υπό τον όρο ότι πρόκειται για παράθυρο που δεν είναι κατασκευασμένο από αντικολλητούς υαλοπίνακες.

2.1.1.2. Το κρουστικό ομοίωμα κορμού, που ορίζεται στην παράγραφο 3.2.1, πλήττει με ταχύτητα 24.1 km/h την πλευρική ζώνη επί της οποίας προσέκρουσε ο ώμος, ο βραχίονας και ο θώρακας EUROSID κατά την έγκριση του οχήματος. Καταγράφεται το αποτέλεσμα της δοκιμής και υπολογίζεται η τιμή ΚΕΚ.

2.2. *Δοκιμή έγκρισης*

2.2.1. Τα νέα υλικά παραγεμίσματος, καθίσματα κ.λπ. που υποβάλλονται για την επέκταση της έγκρισης προσαρμόζονται σε νέα πλευρική δομή του οχήματος, επαναλαμβάνονται οι δοκιμές που καθορίζονται στα σημεία 2.1.1.1 και 2.1.1.2, καταγράφονται τα νέα αποτελέσματα και υπολογίζονται οι τιμές ΚΕΚ.

2.2.1.1. Εάν οι τιμές ΚΕΚ που υπολογίζονται από τα αποτελέσματα των δύο δοκιμών έγκρισης είναι χαμηλότερες από τις τιμές ΚΕΚ που προέκυψαν κατά τις δοκιμές αναφοράς (που διενεργήθηκαν χρησιμοποιώντας τον αρχικώς εγκριθέντα τύπο παραγεμίσματος ή καθίσματα), χορηγείται η επέκταση της έγκρισης.

2.2.1.2. Εάν οι νέες τιμές ΚΕΚ είναι μεγαλύτερες από τις τιμές ΚΕΚ που προέκυψαν κατά τις δοκιμές αναφοράς, πρέπει να διενεργηθεί νέα πλήρης δοκιμή (χρησιμοποιώντας τα υποβληθέντα υλικά παραγεμίσματος, καθίσματα κ.λπ.).

3. ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ ΔΟΚΙΜΗΣ

3.1. *Κρουστικό ομοίωμα κεφαλής* (σχήμα 1)

3.1.1. Η διάταξη αυτή αποτελείται από πλήρως κατευθυνόμενο γραμμικό, στερεό κρουστικό στοιχείο μάζας 6.8 kg. Η επιφάνεια κρούσης είναι ημισφαιρική, με διάμετρο 165 mm.

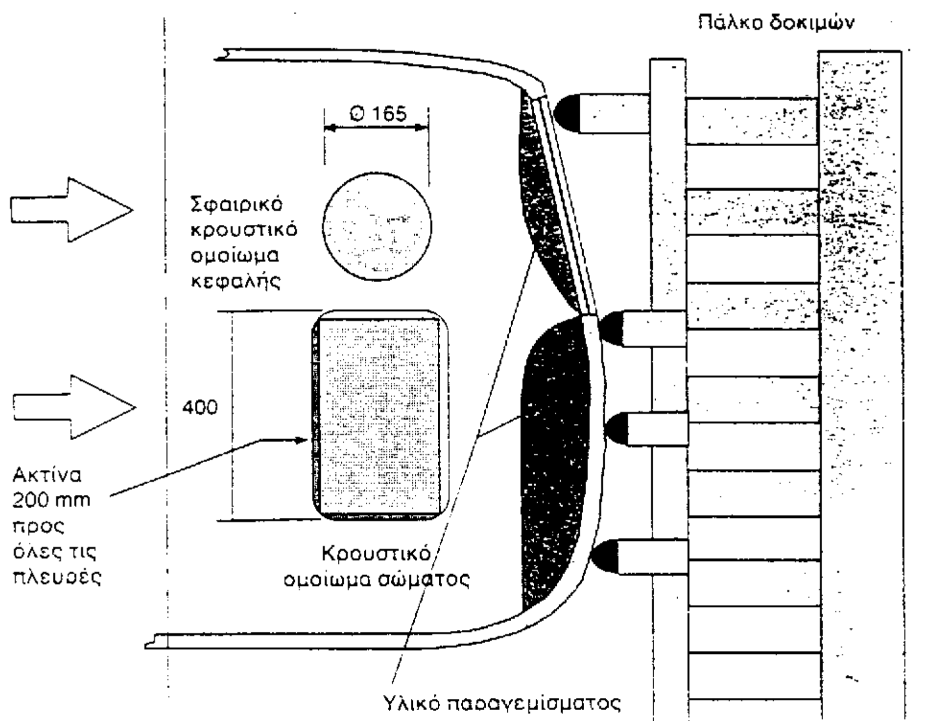
3.1.2. Το ομοίωμα κεφαλής πρέπει να εξοπλίζεται με δύο επιταχυνσιόμετρα και διάταξη μέτρησης της ταχύτητας που να παρέχουν τη δυνατότητα μέτρησης των τιμών κατά τη διεύθυνση κρούσης.

3.2. *Κρουστικό ομοίωμα κορμού* (σχήμα 1)

3.2.1. Η διάταξη αυτή αποτελείται από πλήρως κατευθυνόμενο γραμμικό, στερεό κρουστικό στοιχείο μάζας 30 kg. Οι διαστάσεις και η διατομή του παρουσιάζονται στο σχήμα 1.

3.2.2. Το ομοίωμα κορμού πρέπει να εξοπλίζεται με δύο επιταχυνσιόμετρα και διάταξη μέτρησης της ταχύτητας που να παρέχουν τη δυνατότητα μέτρησης των τιμών κατά τη διεύθυνση κρούσης.

Σχημα 1



Άρθρο 5

Η παρούσα απόφαση ισχύει από τη δημοσίευσή της στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.
Από τις διατάξεις της παρούσας απόφασης δεν προκαλείται δαπάνη σε βάρος του Κρατικού Προϋπολογισμού.
Η απόφαση αυτή να δημοσιευθεί στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Αθήνα, 11 Ιουνίου 1997

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

ΕΘΝΙΚΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ — ΥΦΥΠ. ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ & ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ

ΓΙΑΝΝΟΣ ΠΑΠΑΝΤΩΝΙΟΥ — ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΛΟΥΚΑΚΗΣ

Αριθ. 66463 (2)

Αναπροσαρμογή Ταχυδρομικών Τελών Εσωτερικού - Εξωτερικού.

Ο ΥΠΟΥΡΓΟΣ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ

Έχοντας υπόψη:

1. Τις διατάξεις του άρθρου 11 του Ν.Δ. 496/70 «Περί Οργανώσεως και Λειτουργίας των Ταχυδρομείων» σε συνδυασμό με εκείνες του Π.Δ. 277/75 «Περί της νομικής μορφής λειτουργίας της Ταχυδρομικής Υπηρεσίας δια το μετά την 30ήν Απριλίου χρονικό διάστημα».

2. Τις διατάξεις του άρθρου 29Α του Ν. 1558/85, όπως αυτό προστέθηκε με το άρθρο 27 του Ν. 2081/92 και το γεγονός ότι από τις διατάξεις της απόφασης αυτής δεν προκαλείται δαπάνη σε βάρος του προϋπολογισμού του ΕΛ-ΤΑ.

3. Την με αριθμ. 566/26.9.96 απόφαση του Πρωθυπουργού και του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών «Καθορισμός αρμοδιοτήτων του Υφυπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών» (ΦΕΚ 10/Β/1.10.96).

4. Το με αριθμ. πρωτ. 24/8032/011-3/23.5.97 έγγραφο του ΕΛ-ΤΑ.

5. Το με αριθμ. 20981/ΔΕΚΟ 1006/26.6.97 έγγραφο του Υπουργείου Εθνικής Οικονομίας, αποφασίζουμε:

1. Εγκρίνουμε την απόφαση του Δ.Σ. του ΕΛ-ΤΑ που λήφθηκε κατά την 941/22.5.97 (θέμα 9ο) συνεδρίασή του και αφορά:

Α. Τη μεσοσταθμική αύξηση των ταχυδρομικών τελών κατά 4,5% για το έτος 1997.

Β. Την κατανομή της κατά 4,5% μεσοσταθμικής αύξησης των ταχυδρομικών τελών εσωτερικού - εξωτερικού στις επί μέρους κατηγορίες ταχυδρομικών υπηρεσιών ως ακολούθως:

ΕΠΙΣΤΟΛΙΚΟ ΤΑΧΥΔΡΟΜΕΙΟ
ΣΥΝΗΘΗ ΤΑΧΥΔΡΟΜΙΚΑ ΤΕΛΗ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ(1)

Κλιμάκια Βάρους	Επιστολές	(δρχ).
γραμμάρια	Κανονικές	Οικονομικές
220	100	90
100	140	120
250	200	150
500	330	250
1000	500	400
2000	800	600
ανά 1000(2)	300	200

(1) Το ίδιο τιμολόγιο εφαρμόζεται και για την Κύπρο.

(2) Για μεμονωμένα αντικείμενα, που δεν τεμαχίζονται ή δε διαλύονται, βάρους μέχρι 5 κιλών.

ΚΑΝΟΝΙΚΕΣ ΕΠΙΣΤΟΛΕΣ

α. Στις κανονικές επιστολές κατατάσσεται κάθε αντικείμενο, ανεξαρτήτως περιεχομένου ή τρόπου γραφής του κειμένου του.

β. Οι κανονικές επιστολές είναι αντικείμενα (Α) προτεραιότητας κι ο ΕΛΤΑ αναλαμβάνει την υποχρέωση να τις διανείμει την πρώτη εργάσιμη μέρα μετά την ημέρα κατάθεσής τους, εκτός ορισμένων περιπτώσεων που, λόγω ειδικών συνθηκών διαβίβασης, το χρονικό διάστημα της μιας ημέρας αυξάνεται σε δύο.

γ. Οι επιστολές αυτές μπορούν να ρίχνονται είτε στα γραμματοκιβώτια είτε να παραδίδονται στα χέρια των αρμοδίων υπαλλήλων των ταχ. γραφείων και των αγροτικών διανομέων.

δ. Οι κανονικές επιστολές μπορούν να υποβληθούν στον τύπο μιας ή και περισσότερων ειδικών διαχειρίσεων, κατά την επιθυμία των αποστολέων τους.

ε. Στις περιπτώσεις που ταχυδρομούνται ταυτόχρονα πάνω από 1000 τέτοιες επιστολές, παρέχονται εκπτώσεις κατά τα οριζόμενα στο κεφάλαιο περί εκπτώσεων.

στ. Οι κανονικές επιστολές πρέπει να φέρουν το ονοματεπώνυμο και την πλήρη διεύθυνση του αποστολέα για τη δυνατότητα επιστροφής τους, όταν δεν καταστεί δυνατή η επίδοσή τους στους παραλήπτες τους.

ζ. Κανονικές επιστολές χωρίς φάκελο (απερικάλυπτες) εξακολουθούν να γίνονται δεκτές, εφόσον πληρούν τις προϋποθέσεις των ταχ. δελταρίων (σχήμα, διαστάσεις, ανθεκτικότητα κ.λ.π.).

η. Επιστολές βάρους μέχρι 20 γραμμάρια, που δεν πληρούν τις κατώτατες προβλεπόμενες διαστάσεις (επισκεπτήρια carte visite), τιμολογούνται με το τέλος της β' μονάδας βάρους.

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΠΙΣΤΟΛΕΣ

α. Αντικείμενα άνω των εκατό (100) κατά κατάθεση, ασχέτως περιεχομένου, τρόπου συσκευασίας και γραφής του κειμένου τους. μπορούν να ταχυδρομούνται σαν οικονομικές επιστολές. Για τους συνδρομητές, κατόχους ταυτότητας οικονομικής επιστολής, δεν ισχύει ο ως άνω περιορισμός των 100 ανά κατάθεση αντικειμένων.

β. Οι οικονομικές επιστολές είναι αντικείμενα Β' προτεραιότητας κι ο ΕΛΤΑ αναλαμβάνει την υποχρέωση να τις διανείμει μέσα σε τρεις (3) εργάσιμες ημέρες από την ημέρα της κατάθεσής τους. Η προθεσμία αυτή παρατείνεται

κατά μία (1) ακόμη εργάσιμη μέρα, όταν πρόκειται για δυσχερείς συγκοινωνιακές συνθήκες ή απομακρυσμένες περιοχές.

γ. Οι οικονομικές επιστολές κατατίθενται πάντοτε στις θυρίδες των ταχ. γραφείων ή στους αγροτικούς διανομείς και δεν επιτρέπεται να ρίχνονται στα γραμματοκιβώτια. Οικονομικές επιστολές ανευρισκόμενες στα γραμματοκιβώτια υπόκεινται στη διαδικασία των απροπλήρωτων αντικειμένων και διαβιβάζονται στον προορισμό τους χρεωμένες. Το ποσό της χρέωσης (του ελλείποντος ταχ. τέλους), σ' αυτές τις περιπτώσεις, είναι η διαφορά του τέλους μεταξύ κανονικών και οικονομικών επιστολών συν το εκάστοτε τέλος απροπλήρωτου ταχ. αντικειμένου.

δ. Οι οικονομικές επιστολές φέρουν υποχρεωτικά τα στοιχεία του αποστολέα τους καθώς και το σημείο "Β" στο αριστερό μέρος της σφραγίδας πληρωμής των ταχ. τελών τους. Το μέγεθος του στοιχείου "Β" είναι 1,5 εκατοστά κι εκτυπώνεται ή αποτυπώνεται με σφραγιδάκι. Οι οικονομικές επιστολές, που έχουν προπληρωμένα τα ταχ. τέλη τους με αποτυπώματα μηχανών προπληρωμής, πρέπει να φέρουν το στοιχείο "Β" στο καθοριζόμενο ως άνω σημείο του φακέλου τους είτε με ανάλογη προσαρμογή του μηχανισμού τους είτε με σφραγιδάκι.

ε. Οι οικονομικές επιστολές μπορούν ν' αποσταλούν και ως συστημένες κι ως αντικαταβολή. Αλλου είδους ειδικές διαχειρίσεις (π.χ. επείγοντος ή με δηλωμένη αξία) δεν παρέχονται στις οικονομικές επιστολές.

στ. Στους αποστολείς ή τους καταθέτες οικονομικών επιστολών παρέχονται εκπτώσεις όπως στο παρακάτω αναφερόμενο κεφάλαιο των εκπτώσεων.

ζ. Οι οικονομικές επιστολές πρέπει απαραιτήτως να φέρουν αριθμό ταχ. κώδικα, αποστολέα και παραλήπτη. Αν δε φέρουν αριθμό ταχ. κώδικα κατατάσσονται και τιμολογούνται σαν κανονικές επιστολές χωρίς την παροχή εκπτώσεων.

η. Οι οικονομικές επιστολές υπόκεινται σε πρόσθετο τέλος ανά συνδρομητή (κάτοχο ταυτότητας οικονομικής επιστολής).

θ. Πρόσθετη ετήσια συνδρομή δελτίου ταυτότητας οικονομικών επιστολών δρχ: 42.000 (3.500 μηνιαίως).

<u>ΕΦΗΜΕΡΙΔΕΣ & ΠΕΡΙΟΔΙΚΑ</u>

Εκδοτών Αταξινόμητα καθώς και Μεμονωμένα από Εκδότες ή Ιδιώτες
Ξένος Περιοδικός Τύπος
Βιβλία, Φυλλάδια, Μουσικά Τεμάχια και Γεωγραφικοί Χάρτες
ασχέτως Αριθμού και Χώρας Εκδοσής τους

Κλιμάκια Βάρους (γραμμάρια)	20	100	250	500	1000	2000	ανά 1000 (1)
Δραχμές	60	85	120	180	300	400	200

(1) Για μεμονωμένα βιβλία, που δεν τεμαχίζονται, βάρους μέχρι πέντε (5) χιλιόγραμμα και για ειδικούς σάκους προς τον ίδιο παραλήπτη.

Σημείωση: Τα αντικείμενα της κατηγορίας αυτής είναι β' προτεραιότητας.

ΑΝΑΓΛΥΦΕΣ ΕΚΤΥΠΩΣΕΙΣ ΓΙΑ ΧΡΗΣΗ ΤΥΦΛΩΝ

Οι ανάγλυφες εκτυπώσεις των τυφλών διακινούνται ατελώς και το ανώτατο όριο βάρους τους ορίζεται στα επτά (7) χιλιόγραμμα.

ΤΕΛΗ ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΩΝ ΕΠΙΣΤΟΛΙΚΟΥ ΤΑΧΥΔΡΟΜΕΙΟΥ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ (1)

1. Α' ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ

Κλιμάκια Βάρους (γραμμάρια)	Ευρώπης (2)	Λοιπών Χωρών
20	140	170
50	220	260
100	300	370
250	420	540
500	620	840
1000	900	1300
2000	1500	2100
ανά 1000 (3)	900	1300

2. Β' ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ

Κλιμάκια Βάρους (γραμμάρια)	Ευρώπης (2)	Λοιπών Χωρών
20	130	160
50	200	240
100	270	340
250	390	480
500	540	700
1000	800	1150
2000	1350	1850
ανά 1000 (3)	800	1150

ΕΦΗΜΕΡΙΔΕΣ - ΠΕΡΙΟΔΙΚΑ ΕΚΔΟΤΩΝ

Προορισμού Εξωτερικού και

Βιβλία, Φυλλάδια, Μουσικά Τεμάχια και Γεωγραφικοί Χάρτες

Κλιμάκια Βάρους (γραμμάρια)	Ευρώπης (2)	Λοιπών Χωρών
20	70	80
50	80	100
100	100	120
250	120	170
500	180	270
1000	280	370
2000	420	500
Ανά 1000 (4)	210	300

(1) Για την Κύπρο ισχύουν τα ταχ. τέλη εσωτερικού.

(2) Ολες οι χώρες της Ευρώπης, συμπεριλαμβανομένων των κρατών της πρώην Σοβιετικής Ενωσης και της Τουρκίας.

(3) Για μεμονωμένα αντικείμενα μέχρι πέντε (5) κιλά και για σάκους με έντυπα για τον ίδιο παραλήπτη.

(4) Για μεμονωμένα αντικείμενα μέχρι πέντε (5) κιλά και για σάκους με έντυπα (εφημερίδες - περιοδικά) και βιβλία προς τον ίδιο παραλήπτη.

Σημείωση: Τα αντικείμενα της κατηγορίας ΕΦΗΜΕΡΙΔΕΣ - ΠΕΡΙΟΔΙΚΑ ΕΚΔΟΤΩΝ ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΥ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ ΚΑΙ ΒΙΒΛΙΑ - ΦΥΛΛΑΔΙΑ - ΜΟΥΣΙΚΑ ΤΕΜΑΧΙΑ - ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΟΙ ΧΑΡΤΕΣ είναι αντικείμενα β' προτεραιότητας.

Ανάγλυφες εκτυπώσεις για χρήση τυφλών, ατελώς, με ανώτατο όριο βάρους επτά (7) κιλά.
Αντικείμενα μη τυποποιημένα.
Αντικείμενα βάρους μέχρι 20 γραμμάρια μη τυποποιημένα. Εισπράττεται το τέλος της β' μονάδας βάρους επιστολής.
Τυποποιημένα αντικείμενα θεωρούνται τ' αντικείμενα εντός φακέλου α' μονάδας βάρους (μέχρι 20 γρ.), που οι διαστάσεις τους δεν είναι κατώτερες των 90 χ 140 χιλιοστών (με ανοχή δυο (2) χιλ.) ούτε κι ανώτερες των 120 χ 235 χιλ. (με ανοχή δυο (2) χιλ.), το δε πάχος τους δεν ξεπερνά το όριο των πέντε (5) χιλ.

ΑΠΑΝΤΗΤΙΚΕΣ ΑΝΤΑΠΟΚΡΙΣΕΙΣ

Το μέρος της απάντησης των εν λόγω ανταποκρίσεων διαχειρίζεται πάντοτε ως αντικείμενο α' προτεραιότητας, ασχέτως αν πρόκειται περί φακέλου ή δελταρίου. Με τις χώρες του εξωτερικού η υπηρεσία αυτή εκτελείται κατόπιν διμερών συμφωνιών και το μέρος της απάντησης τιμολογείται ως αντικείμενο εξωτερικού α' προτεραιότητας λοιπών χωρών.

ΠΡΟΣΘΕΤΑ ΤΕΛΗ ΕΠΙΣΤΟΛΙΚΟΥ ΤΑΧΥΔΡΟΜΕΙΟΥ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ

Τέλος συστημένου αντικειμένου (πλέον των συνήθων τελών)
δρχ. 400

Τέλος συστημένου ειδικού σάκου (πλέον των συνήθων τελών)
δρχ. 3000

Τέλος κατεπείγοντος - επίδοση (πλέον των συνήθων τελών)
δρχ. 450

Τέλος κατεπείγοντος ειδικού σάκου (πλέον των συνήθων τελών)
δρχ. 3500

Τέλος απόδειξης παραλαβής (κατά την κατάθεση του αντικειμένου)
δρχ. 250

Τέλος διαχείρισης απροπλήρωτου ή ανεπαρκώς προπληρωμένου αντικειμένου πλέον του ελλείποντος
δρχ. 150

Τέλος δήλωσης αλλαγής διεύθυνσης ισχύος έξι (6) μηνών
δρχ. 500

Τέλος αντικαταβολής (πλέον των συνήθων τελών) μέχρι τριακόσιες χιλιάδες (300.000) δρχ. δρχ. 650

και άνω των 300.000 δρχ. ανά 100.000 δρχ. δρχ. 200

Τέλος αίτησης αναζήτησης
ατελώς

Τέλος αίτησης επιστροφής, τροποποίησης επιγραφής ή ποσού αντικαταβολής
δρχ. 350

Τέλος επιστολής με δηλωμένη αξία (πλέον των συνήθων τελών)
πάγιο δρχ. 1000

αναλογικό 1,5ο/οο επί του ποσού της δηλωμένης αξίας
(ανώτατο όριο ποσού δηλωμένης αξίας 10.000.000 δρχ.)

ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΕΙΣ

Αποζημίωση για απώλεια συστημένου αντικειμένου
δρχ. 12000

Αποζημίωση για απώλεια συστημένου ειδικού σάκου
δρχ. 70000

Για βλάβη ή αλλοίωση περιεχομένου και για ζημιά συστημένου λόγω καθυστέρησης από υπαιτιότητα του ΕΛΤΑ μέχρι
δρχ. 12000

ΠΡΟΣΘΕΤΑ ΤΕΛΗ ΕΠΙΣΤΟΛΙΚΟΥ ΤΑΧΥΔΡΟΜΕΙΟΥ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ

Τέλος συστημένου αντικειμένου (πλέον των συνήθων τελών)
δρχ. 400

Τέλος συστημένου ειδικού σάκου (πλέον των συνήθων τελών)
δρχ. 3000

Τέλος κατεπείγοντος - επίδοση (πλέον των συνήθων τελών)
δρχ. 450

Τέλος κατεπείγοντος - παραλαβή από τη διεύθυνση του αποστολέα (πλέον των συνήθων τελών)

450

Τέλος κατεπείγοντος ειδικού σάκου (πλέον των συνήθων τελών)

δρχ. 3500

Τέλος απόδειξης παραλαβής (κατά την κατάθεση του αντικειμένου)

δρχ. 250

Τέλος αντικαταβολής (πλέον των συνήθων τελών)

δρχ. 650

Τέλος διαχείρισης απροπλήρωτου ή μερικώς προπληρωμένου αντικειμένου (πλέον του ελλείποντος)

δρχ. 150

Τέλος αίτησης αναζήτησης

δρχ. 300

Τέλος αίτησης επιστροφής, τροποποίησης επιγραφής ή ποσού αντικαταβολής

δρχ. 350

Τέλος επιστολής με δηλωμένη αξία (πλέον των συνήθων τελών) πάγιο

δρχ. 500

αναλογικό 5ο/οο επί του ποσού της δηλούμενης αξίας
(ανώτατο όριο ποσού δηλούμενης αξίας 4.000 d.t.s.)
Τιμή διάθεσης ταχ. δελτίων ταυτότητας

δρχ. 400

Τιμή πωλήσεως αερογραμμάτων

Ευρώπης	δρχ. 140
Λοιπών Χωρών	δρχ. 170

Τιμή πωλήσεως διεθνών ενσήμων απαντήσεως

δρχ. 270

Αποζημίωση για απώλεια συστημένου αντικειμένου

δρχ. 12000

Αποζημίωση για απώλεια συστημένου ειδικού σάκου

δρχ. 70000

ΟΜΑΔΙΚΗ ΕΠΙΣΤΟΛΗ ΜΕ ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ

Α. *Αταξινόμητα*

Από 1000 τεμ. και πάνω 60 δρχ. ανά τεμ & 300 δρχ. ανά κιλό.

Β. *Ταξινομημένα*

α. Από 2000 έως 10000 τεμ. 50 δρχ. ανά τεμ & 280 δρχ. ανά κιλό.
β. Από 10001 έως 50000 τεμ. 48 δρχ. ανά τεμ & 270 δρχ. ανά κιλό.
γ. Από 50001 τεμ. και πάνω 45 δρχ. ανά τεμ & 260 δρχ. ανά κιλό.

Στην κατηγορία των ομαδικών επιστολών με διεύθυνση κατατάσσονται τ' αντικείμενα μαζικής επικοινωνίας βάρους μέχρι 1500 γραμμαρίων, που παράγονται με μηχανικό τρόπο σε πολλά όμοια αντίτυπα και το περιεχόμενό τους είναι πανομοιότυπο για όλους τους παραλήπτες. Τα αντικείμενα αυτά θεωρούνται β' προτεραιότητας και επιδίδονται κατά κανόνα σε πέντε (5) εργάσιμες ημέρες από την ημέρα κατάθεσης.

ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΑ ΧΩΡΙΣ ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΠΑΡΑΛΗΠΤΗ

(ομαδική διαφήμιση)

Τ' αντικείμενα χωρίς διεύθυνση (από πόρτα σε πόρτα) κατατίθενται σε δέσμες βάρους κατ' ανώτατο όριο δυο (2) χιλιογράμμων, επί των οποίων τίθεται ετικέττα με την ένδειξη του γραφείου προορισμού και της κατηγορίας τους. Τ' αντικείμενα αυτά μπορούν να κατατίθενται είτε εντός κλειστού είτε εντός ανοιχτού φακέλου ανώτατου βάρους 200 γραμμαρίων. Τα αντικείμενα αυτά θεωρούνται β' προτεραιότητας και επιδίδονται κατά κανόνα σε πέντε (5) εργάσιμες ημέρες από την ημέρα κατάθεσης. Το τιμολόγιο αυτών των αντικειμένων έχει ως ακολούθως:

α. Από 1000 έως 10000 τεμ. 15 δρχ. ανά τεμ & 100 δρχ. ανά κιλό.
β. Από 10001 έως 50000 τεμ. 13 δρχ. ανά τεμ & 90 δρχ. ανά κιλό.
γ. Από 50001 τεμ. και πάνω 11 δρχ. ανά τεμ & 80 δρχ. ανά κιλό.

ΤΕΛΗ ΤΗΛΕΤΑΧΥΔΡΟΜΕΙΟΥ - POSTFAX

α. Εσωτερικού

πρώτη σελίδα	δρχ. 550
κάθε μια επόμενη σελίδα	δρχ. 450

β. Εξωτερικού: Ευρώπη

πρώτη σελίδα	δρχ. 950
κάθε μια επόμενη σελίδα	δρχ. 750

γ. Εξωτερικού: Η.Π.Α. & Καναδάς

πρώτη σελίδα	δρχ. 2100
κάθε μια επόμενη σελίδα	δρχ. 1800

δ. Εξωτερικού: Λοιπές Χώρες

πρώτη σελίδα	δρχ. 2200
κάθε μια επόμενη σελίδα	δρχ. 1900

ε. Για τηλεμυνήματα που φτάνουν για επίδοση από ιδιωτική συσκευή χωρίς τη μεσολάβηση του ΕΛΤΑ

πρώτη σελίδα	δρχ. 450
κάθε μια επόμενη σελίδα	δρχ. 100

στ. Για τηλεμηνύματα που μεταβιβάζονται σε ιδιωτικές συσκευές fascimile ισχύουν τ' αντίστοιχα τέλη εσωτερικού - εξωτερικού.

ζ. Τέλη μίσθωσης συσκευής fascimile με υποστήριξη υπαλλήλου

ανά ημέρα	δρχ. 20000
τέλος εγκατάστασης	δρχ. 10000

η. Για τηλεμηνύματα που μεταβιβάζονται στο εσωτερικό της χώρας, με κοινοποίηση και σε άλλους παραλήπτες που εξυπηρετούνται από το ίδιο ταχ. γραφείο, εισπράττονται επιπλέον τέλη

για κάθε κοινοποίηση του μηνύματος η πρώτη σελίδα	δρχ. 60
και για κάθε μια επόμενη σελίδα	δρχ. 60

ΔΕΜΑΤΑ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ

Κλιμάκια Βάρους (κιλά)	1	3	5	7	9	12	15	20
Ταχυδρομικά Τέλη (δρχ.)	400	500	650	770	1000	1200	1400	1850

Για κατάθεση πάνω από 20 δεμάτων του ίδιου αποστολέα, η παραλαβή γίνεται συνολικά με πάγιο τέλος ανά δέμα 250 δρχ. και αναλογικό τέλος 70 δρχ. ανά χιλιόγραμμο.
Για παραλαβή πάνω από 20 δεμάτων από τη διεύθυνση του αποστολέα, εισπράττεται για κάθε δέμα ανεξαρτήτως βάρους τέλος 200 δρχ. επιπλέον της ως άνω ομαδικής παραλαβής.

ΤΕΛΗ ΕΙΔΙΚΩΝ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΕΩΝ ΔΕΜΑΤΩΝ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ

1. Περαιτέρω διαβίβαση ή επιστροφή: αντίστοιχο με το τέλος της κλίμακας βαρών.

2. Αποθήκευση: 100 δρχ. για κάθε ημέρα μετά το 10ήμερο από την έκδοση του ειδοποιητηρίου.

3. Ογκώδη ή εύθραυστα δέματα: το τέλος της κλίμακας βαρών προσαυξημένο κατά 50%.

4. Αντικαταβολή (πλέον των συνήθων τελών)
α. Για ποσά μέχρι 300.000 δρχ. πάγιο δρχ. 650
β. Για ποσά πάνω από 300.000 δρχ. επιπλέον 200 δρχ. ανά 100.000.

5. Δηλωμένη αξία (ασφαλισμένο) πλέον των συνήθων τελών,
α. πάγιο δρχ. 1000
αναλογικό τέλος 1,5o/oo επί της δηλωμένης αξίας
β. (ανώτατο όριο ποσού δηλωμένης αξίας 10.000.000 δρχ.)

6. Επίδοση στη διεύθυνση του παραλήπτη
α. 450 δρχ. για μεμονωμένα δέματα.
β. 400 δρχ. ανά δέμα για ομαδική επίδοση άνω των 20 δεμάτων.

7. Απόδειξη παραλαβής 250 δρχ.

8. Αίτηση επιστροφής, τροποποίησης επιγραφής ή ποσού αντικαταβολής 350 δρχ.

ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΕΙΣ

Για απώλεια ή βλάβη περιεχομένου απλού δέματος εσωτ. μέχρι

δρχ. 80000

Για αλλοίωση περιεχομένου απλού δέματος και για ζημιά, λόγω καθυστέρησης από υπαιτιότητα του ΕΛΤΑ, μεχρι

δρχ. 12000

ΕΙΔΙΚΑ ΤΕΛΗ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΔΕΜΑΤΩΝ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ

α. Τέλος δηλωμένης αξίας (ασφαλισμένο) πλέον των συνήθων τελών
- πάγιο για κάθε δέμα 1000 δρχ.
- συν αναλογικό τέλος 1,5ο/οο επί της δηλωθείσας αξίας

β. Τέλος εκτελωνισμού
- για κάθε δέμα (εκτός Ευρωπαϊκής Ενωσης) 1000 δρχ.
- για κάθε αντικείμενο επιστολικού ταχυδρομείου (επιστολή), που βαρύνεται με δασμούς 800 δρχ.

γ. Τέλος αντικαταβολής για κάθε δέμα πλέον των συνήθων τελών 650 δρχ.

δ. Τέλος αποθήκευσης
- για κάθε μέρα που περνάει μετά το 10ήμερο από την έκδοση του ειδοποιητηρίου 115 δρχ.
- ανώτατο ποσό τελών αποθήκευσης για κάθε δέμα ή αντικείμενο του επιστολικού ταχυδρομείου άνω των 500 γραμμαρίων, το ισοδύναμο ποσό των 20 χρυσών φράγκων 2285 δρχ.

ε. Τέλος διαχείρισης δασμών: για κάθε δέμα ή αντικείμενο του επιστολικού ταχυδρομείου (επιστολή), που βαρύνεται με δασμούς 100 δρχ.

στ. Τέλος αίτησης αναζήτησης 300 δρχ.

ζ. Τέλος αίτησης επιστροφής, τροποποίησης επιγραφής ή ποσού αντικαταβολής 350 δρχ.

η. Τέλος απάντησης σε ειδοποίηση μη επίδοσης δέματος 250 δρχ.

θ. Τέλος επίδοσης αντικειμένου του επιστολικού ταχυδρομείου (επιστολή) βάρους άνω των 500 γραμ. 50 δρχ.

ι. Τέλος αίτησης αναθεώρησης δασμών 100 δρχ.

ια. Τέλος αίτησης έκδοσης αντιγράφου ειδοποιητηρίου 100 δρχ.

ιβ. Τέλος υπεύθυνης δήλωσης για συνάλλαγμα 100 δρχ.

ιγ. Τέλος απόδειξης παραλαβής 250 δρχ.

ιδ. Τέλος αίτησης αποζημίωσης ατελώς

ιε. Τέλος αίτησης περαιτέρω διαβίβασης δέματος στο εσωτερικό της χώρας 250 δρχ.

ΕΠΙΤΑΓΕΣ

ΤΕΛΗ ΕΚΔΟΣΗΣ ΕΠΙΤΑΓΩΝ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ

1. Ορίζεται για τις επιταγές εσωτερικού τέλος 500 δρχ., για ποσά μέχρι 300.000 δρχ. Για ποσά άνω των 300.000 δρχ. και μέχρι το ανώτατο όριο του 1.000.000 δρχ., ορίζεται για κάθε 100.000 δρχ. πρόσθετο τέλος 200 δρχ.

2. Για τις τηλεφωνικές επιταγές επιπλέον 1000 δρχ. στο αντίστοιχο τέλος της απλής επιταγής.

3. Για τις επιταγές αντικαταβολής ορίζεται πάγιο τέλος 650 δρχ. μέχρι ποσού 300.000 δρχ. και για ποσά άνω των 300.000 δρχ. και μέχρι το ανώτατο όριο του 1.000.000 δρχ., ορίζεται για κάθε 100.000 δρχ. πρόσθετο τέλος 200 δρχ.

4. Επιταγές ποσού μέχρι 400.000 δρχ. μπορούν να εξοφλούνται από τους διανομείς στη διεύθυνση των παραληπτών τους, ενώ επιταγές ποσού άνω των 400.000 δρχ. εξοφλούνται μόνο στις θυρίδες των ταχ. γραφείων.

5. Πελάτες ταχυπληρωμής μπορούν να στέλνουν επιταγές με ποσά απεριορίστου ύψους και με τέλος κατόπιν διαπραγματεύσεων.

6. Για τηλεφωνικές επιταγές, που στέλνονται σε περιοχές που γίνεται χρήση αστικού τηλεφωνήματος, παρέχεται έκπτωση 50% επί του παγίου τηλεφωνικού τέλους.

7. Για την πώληση δελτίων επιταγών προς ιδιώτες, θα ισχύει το εξής τιμολόγιο: Ανά 100 τεμάχια δελτίων επιταγών, 1500 δρχ.

8. Για κάθε ειδική ταχ. επιταγή, τραπεζική επιταγή ή ιδιωτική τραπεζική επιταγή που γίνεται δεκτή αντί μετρητών από τα ταχ. γραφεία, ο πελάτης καταβάλει σε μετρητά 300 δρχ. ως τέλη αποδοχής των επιταγών αυτών.

Παρατήρηση: Οι εν λόγω επιταγές γίνονται δεκτές για όλες τις ταχ. υπηρεσίες εκτός αυτής των ταχ. επιταγών τα ποσά των οποίων καταβάλλονται πάντα σε μετρητά.

ΤΕΛΗ ΕΙΔΙΚΩΝ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΕΩΝ

Προμήθεια και τέλος κατ' οίκον πληρωμής επιταγών εξωτερικού

δρχ. 400

Τέλος απόδειξης παραλαβής κατά την έκδοση

Τέλος απόδειξης παραλαβής κατά την έκδοση

δρχ. 250

Τέλος αίτησης τροποποίησης επιγραφής ή αλλαγής γραφείου προορισμού ή αναστολής πληρωμής επιταγής

δρχ. 400

Τέλος αίτησης επιστροφής της με τέλη αζήτητης επιταγής

δρχ. 400

Τέλος απόδειξης παραλαβής κατά την εξόφληση

δρχ. 100

ΤΕΛΗ ΤΑΧΥΠΛΗΡΩΜΉΣ

1. (*) Πληρωμή με δελτίο Είσπραξη - Μεταβίβαση Ο.Β.Μ.Ο (πράσινη γραμμογράφηση), το τέλος καταβάλλεται από τον αποστολέα των χρημάτων

   δρχ. 190

2. Πληρωμή με δελτίο Είσπραξη - Μεταβίβαση Ο. (μπλε γραμμογράφηση), το τέλος είτε ελάχιστο είτε αναλογικό παρακρατείται από τον παραλήπτη των χρημάτων

   3,5ο/οο επί του ποσού, με κατώτατο όριο 160 δρχ. & ανώτατο όριο 400 δρχ.

3. Πληρωμή με δελτίο Είσπραξη - Μεταβίβαση Β. ή Μ.Ο. (μπλε γραμμογράφηση), το τέλος είτε ελάχιστο είτε αναλογικό παρακρατείτε από τον παραλήπτη των χρημάτων

   4,5ο/οο επί του ποσού, με κατώτατο όριο 190 δρχ.

4. Πρόσθετο τέλος πληρωμής επί αντικαταβολή με δελτίο είσπραξης - μεταβίβασης (πράσινη γραμμογράφηση)

   δρχ. 260

   Το τέλος αυτό καταβάλλεται από τον αποστολέα του αντικειμένου αντικαταβολής, κατά τη στιγμή της κατάθεσης, μαζί με το τέλος της παρ. 1 συν τα τέλη του αντικειμένου.

5. Τέλος επιστρεφομένων επεξεργασμένων εντύπων είσπραξη - μεταβίβαση (παρακρατείται από τον παραλήπτη των εντύπων)

   δρχ. 17

6. Τέλος κατάθεσης επιταγής Παρακαταθηκών και Δανείων σε τράπεζα (παρακρατείται από τον παραλήπτη των χρηματων)

   δρχ. 550

(*) Στην κατηγορία {1} εντάσσονται κι οι πάσης φύσεως εξοφλούμενοι λογαριασμοί διαφόρων επιχειρήσεων κι οργανισμών.

ΣΥΝΑΛΛΑΓΜΑ

Τέλος αγοράς συναλλάγματος (τραπεζογραμμάτια & traveller cheques), με κατώτατο όριο τις 400 δρχ. κατά νόμισμα και συναλλαγή και για δραχμοποίηση ποσών άνω των 1000 δρχ. 4ο/οο. Για την αγορά eurocheques το τέλος καταβάλλεται από τις εκδότριες τράπεζες του εξωτερικού.

ΤΑΧΥΔΡΟΜΙΚΑ ΤΕΛΗ ΦΙΛΟΤΕΛΙΚΩΝ ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΩΝ

Τέλος Φ.Π.Η.Κ. (πλέον της αξίας των επικολλημένων γραμματοσήμων)
δρχ. 50

Ελάχιστο τέλος αποτύπωσης αναμνηστικών σφραγίδων, για κάθε αποτύπωμα το τέλος επιστολής πρώτης μονάδας βάρους
Εσωτερικού δρχ. 100
Ευρώπης δρχ. 140
Λοιπών Χωρών δρχ. 170

Ελάχιστο τέλος επικολλημένων φιλοτελικών αντικειμένων, που προσκομίζονται μόνο για σφράγιση με χρονολογικό σήμαντρο
δρχ. 40

Τέλος αποστολής φιλοτελικών παραγγελιών ενσήμων ΟΗΕ
δρχ. 400

Τιμή πώλησης φιλοτελικών λευκωμάτων (albums)
κοινών (τύπου Α') δρχ. 200
ημιπολυτελών (τύπου Β') δρχ. 850
πολυτελών (τύπου Γ') δρχ. 5000

Τέλος κατασκευής και χρησιμοποίησης αναμνηστικών σφραγίδων
δρχ. 100000

Μηχανές αυτόματης παραγωγής και πώλησης γραμματοσήμων
ελάχιστη αξία τυπώματος δρχ. 5

Τέλος επικόλλησης γραμματοσήμων δρχ. 40

ΕΚΜΙΣΘΩΣΕΙΣ

Ετήσιο μίσθωμα ιδιωτικών γραμματοθυρίδων
κλειστών για τις πόλεις Αθήνα, Πειραιά, Θεσ/κη και προάστια αυτών και για τις πρωτεύουσες των νομών δρχ. 18000
κλειστών για τις όλες τις άλλες πόλεις δρχ. 12000
ανοιχτών δρχ. 10800

Ετήσιο μίσθωμα μηχανών προπληρωμής ταχ. τελών
δρχ. 55000

Ετήσιο αντισήκωμα αποτύπωσης διαφημίσεων από μηχανές προπληρωμής
δρχ. 30000

Μισθώματα - δικαιώματα ιδιωτικών γραμματοκιβωτίων
αξία: μεγάλου μεγέθους δρχ. 30000
μεσαίου μεγέθους δρχ. 26000
μικρού μεγέθους 25000
έξοδα αρχικής εγκατάστασης 6500
έξοδα ετήσιας συντήρησης 3000

Ετήσιο μίσθωμα ιδιωτικού γραμματοκιβωτίου ανάλογα με την:
περισυλλογή από διανομέα ταυτόχρονα με τη διανομή της αλληλογραφίας
δρχ. 4000

περισυλλογή από όργανο που διατίθεται ειδικά για το σκοπό αυτό (περισυλλογέας)

δρχ. 24000

Τέλος τακτοποίησης εσφαλμένων αποτυπώσεων μηχανής προπληρωμής

δρχ. 400

Κατ' εξαίρεση, τα ταχυδρομικά τέλη που αφορούν στο ετήσιο μίσθωμα των ιδιωτικών γραμματοθυρίδων, το ετήσιο αντισήκωμα αποτύπωσης διαφημίσεων καθώς και τα ετήσια μισθώματα - δικαιώματα των ιδιωτικών γραμματοκιβωτίων θα ισχύσουν για τις χρήσεις που θα γίνουν από **1-1-98**.

ΠΩΛΗΣΕΙΣ

Τιμή ιδιωτικού γραμματοκιβωτίου μονοκατοικιών

με στήλο στήριξης δρχ. 5000
χωρίς στήλο στήριξης δρχ. 4000

Χαρτοκιβώτιο συσκευασίας

α' μεγέθους δρχ. 150
β' μεγέθους δρχ. 200
γ' μεγέθους δρχ. 250
δ' μεγέθους δρχ. 300

Φάκελος συσκευασίας

α' μεγέθους δρχ. 100
β' μεγέθους δρχ. 150
γ' μεγέθους δρχ. 200
δ' μεγέθους δρχ. 250

Παρατήρηση: Οι αναγραφόμενες τιμές είναι ενδεικτικές και θα προσαρμόζονται ανάλογα με την εκάστοτε τιμή κτήσης.

ΚΑΤΕΠΕΙΓΟΝΤΑ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ

ΠΑΡΑΛΑΒΗ ΑΠΌ ΕΙΔΙΚΟΥΣ ΔΙΑΝΟΜΕΙΣ

Κλιμάκια Βάρους (κιλά)		1	2	5	10	15	20
Τιμολόγιο	ΜΕ ΟΙΚΟΙ ΕΠΙΔΟΣΗ	1700	2200	3000	3800	4900	6000
(δρχ.)	ΧΩΡΙΣ ΟΙΚΟΙ ΕΠΙΔΟΣΗ		1750	2550	3350	4450	5550

ΚΑΤΑΘΕΣΗ ΣΤΗ ΘΥΡΙΔΑ.

Μέχρι 2 κιλά ισχύουν τα τέλη και τα κλιμάκια του επιστολικού συν τα τέλη ειδικών διαχειρίσεων κατά περίπτωση.

Κλιμάκια Βάρους (κιλά)		5	10	15	20
Τιμολόγιο	ΜΕ ΟΙΚΟΙ ΕΠΙΔΟΣΗ	2550	3350	4450	5550
(δρχ.)	ΧΩΡΙΣ ΟΙΚΟΙ ΕΠΙΔΟΣΗ	2100	2900	4000	5100

Σημειώσεις:

1. Στα παραπάνω τέλη συμπεριλαμβάνονται:
   - τέλος κατεπείγοντος (διαβίβαση - επίδοση),
   - τέλος σύστασης και
   - τέλος κατ' οίκον παραλαβής.

2. Τ' αντικείμενα αυτά μπορεί να παραλαμβάνονται και με αντικαταβολή και με δηλωμένη αξία, με καταβολή των επιπλέον κατά περίπτωση τελών.

3. Μέγιστο ποσό αποζημίωσης για βλάβη ή απώλεια δρχ. 80.000

ΕΚΠΤΩΣΕΙΣ

Οι εκπτώσεις παρέχονται τόσο στις κανονικές όσο και στις οικονομικές επιστολές εσωτερικού, εφόσον τα προς αποστολή αντικείμενα είναι πάνω από 1000 ανά κατάθεση, έχουν βάρος μέχρι 200 γραμμάρια κι είναι του ίδιου βάρους και μεγέθους και του ίδιου αποστολέα.
Οι επιστολές, στην προκειμένη περίπτωση, φέρουν εκτυπωμένη ή αποτυπωμένη ειδική ένδειξη, που καθορίζεται από τον ΕΛΤΑ και τα τέλη τους καταβάλλονται συνολικά με μετρητά έναντι απόδειξης.
Ανάλογα με το βαθμό ταξινόμησης και δεσμοποίησης των ταχυδρομικών αντικειμένων, οι εκπτώσεις είναι τριών κατηγοριών και το ποσοστό έκπτωσης για την κάθε μια απ' αυτές είναι διαφορετικό.

α. Η πρώτη έκπτωση χαρακτηρίζεται ως ΕΚΠΤΩΣΗ Α' κι η ένδειξη αυτή γράφεται ανυπερθέτως στην τριπλότυπη απόδειξη. Ως ελάχιστος αριθμός αντικειμένων ανά κατάθεση για την παροχή της ΕΚΠΤΩΣΗΣ Α' ορίζονται τα 1000 αντικείμενα κι η ταξινόμησή τους γίνεται κατά αύξοντα αριθμό των πέντε (5) ψηφίων του ταχ. κώδικα, η δε δεσμοποίησή τους σύμφωνα με τα δυο (2) πρώτα ψηφία του ταχ. κώδικα. Κάθε δέσμη δε θα έχει βάρος μεγαλύτερο των δύο (2) κιλών και πάνω στην κάθε δέσμη τίθεται ετικέττα που φέρει τα δυο πρώτα ψηφία του ταχ. κώδικα και την κατηγορία της προτεραιότητας Β', όταν δεν πρόκειται για κανονικές επιστολές. Το τιμολόγιο της ΕΚΠΤΩΣΗΣ Α' είναι το ακόλουθο:

Μέγιστο Βάρος (γραμμάρια)	Αριθμός Αντικειμένων	Εκπτωση (δρχ. ανά τεμάχιο)
μέχρι 200	1000 - 10000	3
	10001 - 20000	4
	πάνω από 20000	5

β. Η δεύτερη έκπτωση χαρακτηρίζεται ως ΕΚΠΤΩΣΗ Β' κι η ένδειξη αυτή γράφεται ανυπερθέτως στην τριπλότυπη απόδειξη. Ως ελάχιστος αριθμός αντικειμένων ανά κατάθεση για την παροχή της ΕΚΠΤΩΣΗΣ Β' ορίζονται τα 2000 αντικείμενα κι η ταξινόμησή τους γίνεται κατά τον αύξοντα αριθμό του ταχ. κώδικα, η δε δεσμοποίησή τους σύμφωνα με τα τρία (3) πρώτα ψηφία του ταχ. κώδικα. Αντικείμενα λιγότερα των 20 μπαίνουν σε δέσμες ανάμικτες που τ' αντικείμενά τους είναι ταξινομημένα με τα δυο (2) πρώτα ψηφία του ταχ. κώδικα. Κάθε δέσμη δε θα έχει βάρος μεγαλύτερο των δύο (2) κιλών και πάνω στην κάθε δέσμη τίθεται ετικέττα που φέρει τα τρία (3) πρώτα ψηφία του ταχ. κώδικα, πλην των ανάμικτων δεσμών που φέρουν ετικέττα με τα δυο (2) πρώτα ψηφία και το σημείο της προτεραιότητας Β', όταν δεν πρόκειται για κανονικές επιστολές. Το τιμολόγιο της ΕΚΠΤΩΣΗΣ Β' είναι το ακόλουθο:

Μέγιστο Βάρος (γραμμάρια)	Αριθμός Αντικειμένων	Εκπτωση (δρχ. ανά τεμάχιο)
μέχρι 200	2000 - 10000	5
	10001 - 20000	6
	πάνω από 20000	7

γ. Η τρίτη έκπτωση χαρακτηρίζεται ως ΕΚΠΤΩΣΗ Γ' κι η ένδειξη αυτή γράφεται ανυπερθέτως στην τριπλότυπη απόδειξη. Ως ελάχιστος αριθμός αντικειμένων ανά κατάθεση για την παροχή της ΕΚΠΤΩΣΗΣ Γ' ορίζονται τα 10000 αντικείμενα κι η ταξινόμησή τους γίνεται σύμφωνα με το δρομολόγιο ανά οικοδομικό τετράγωνο, η δε δεσμοποίησή τους ανά τομέα διανομής. Κάθε δέσμη δε θα έχει βάρος μεγαλύτερο των δύο (2) κιλών και πάνω στην κάθε δέσμη τίθεται ετικέττα με ολόκληρο τον ταχ. κώδικα κατά τομέα διανομής. Το τιμολόγιο της ΕΚΠΤΩΣΗΣ Γ' είναι το ακόλουθο:

Μέγιστο Βάρος (γραμμάρια)	Αριθμός Αντικειμένων	Εκπτωση (δρχ. ανά τεμάχιο)
μέχρι 200	10000 - 50000	7
	50001 - 100000	8
	πάνω από 100000	9

Ειδικές περιπτώσεις

Εκτός των παραπάνω γενικών εκπτώσεων, ο ΕΛΤΑ δύναται να χορηγεί επιπλέον έκπτωση ύψους μέχρι κι έξι (6) δρχ. ανά αντικείμενο, για ειδικές περιπτώσεις πελατών ανάλογα με τους όρους και τις προϋποθέσεις που ορίζονται εκάστοτε.

ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΠΟΡΤΑ ΠΟΡΤΑ

Α'- ΤΕΛΗ ΠΟΡΤΑ ΠΟΡΤΑ ΕΝΤΟΣ ΠΟΛΕΩΣ

Ι' ΓΙΑ ΤΟ ΛΕΚΑΝΟΠΕΔΙΟ ΑΤΤΙΚΗΣ (Αθήνα- Πειραιάς - Προάστια)

1.- ΤΕΛΗ ΚΑΝΟΝΙΚΗΣ ΕΠΙΔΟΣΗΣ (Παραλαβή - Επίδοση σε 5 ώρες)

ΖΩΝΕΣ	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
1	1000	1000	1100	1100	1200	1100	1100	1200	1200	1300	1600	1600	1400	1300	1300	1500
2	1000	1000	1100	1200	1200	1200	1100	1100	1100	1200	1500	1500	1300	1400	1400	1600
3	1100	1100	1100	1100	1200	1200	1300	1300	1200	1300	1600	1500	1200	1400	1500	1700
4	1100	1200	1100	1100	1100	1200	1300	1300	1300	1400	1700	1600	1300	1300	1400	1600
5	1200	1200	1200	1100	1100	1100	1200	1300	1400	1500	1700	1700	1400	1200	1300	1500
6	1100	1200	1200	1200	1100	1000	1100	1300	1400	1500	1900	1700	1500	1300	1200	1400
7	1100	1100	1300	1300	1200	1100	1100	1200	1300	1400	1700	1600	1500	1400	1200	1400
8	1200	1100	1300	1300	1300	1300	1200	1100	1200	1300	1400	1500	1500	1500	1300	1500
9	1200	1100	1200	1300	1400	1400	1300	1200	1100	1200	1600	1500	1300	1500	1400	1600
10	1300	1200	1300	1400	1500	1500	1400	1300	1200	1100	1400	1400	1300	1500	1500	1800
11	1600	1500	1600	1700	1700	1700	1600	1400	1500	1400	1300	1500	1500	1800	1700	1900
12	1600	1500	1500	1600	1700	1700	1600	1500	1500	1400	1500	1300	1400	1800	1700	1900
13	1400	1300	1200	1300	1400	1500	1500	1500	1300	1300	1500	1400	1200	1600	1700	1900
14	1300	1400	1400	1300	1200	1300	1400	1500	1500	1600	1800	1800	1600	1200	1500	1700
15	1300	1400	1500	1400	1300	1200	1200	1300	1500	1600	1700	1700	1700	1500	1100	1300
16	1500	1600	1700	1600	1500	1400	1400	1500	1600	1800	1900	1900	1900	1700	1300	1300

2.- ΤΕΛΗ ΚΑΤΕΠΕΙΓΟΥΣΑΣ ΕΠΙΔΟΣΗΣ (Παραλαβή - Επίδοση απευθείας)

ΖΩΝΕΣ	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
1	1700	1800	2000	2000	2200	2000	2000	2400	2400	2600	3200	3200	2800	2600	2600	3000
2	1800	1700	2000	2200	2400	2400	2000	2000	2000	2400	3000	3000	2600	2800	2900	3200
3	2000	2000	1900	2000	2400	2400	2600	2600	2200	2500	3200	3000	2200	2800	3000	3400
4	2000	2200	2000	1900	2000	2200	2600	2600	2600	2800	3400	3200	2600	2600	2800	3200
5	2200	2400	2400	2000	1900	2000	2400	2600	2800	3000	3400	3400	2800	2200	2600	3000
6	2000	2400	2400	2200	2000	1700	2000	2600	2800	3000	3800	3400	3000	2600	2200	2800
7	2000	2000	2600	2600	2400	2000	1900	2200	2600	2800	3400	3200	3000	2800	2200	2800
8	2400	2000	2600	2600	2600	2600	2200	1900	2200	2600	2600	3000	3000	3000	2500	3000
9	2400	2000	2200	2600	2800	2800	2600	2200	1900	2200	3200	3000	2400	3000	2800	3200
10	2600	2400	2600	2800	3000	3000	2800	2500	2200	1900	2600	2600	2400	3200	3000	3600
11	3200	3000	3200	3400	3400	3800	3400	2500	3200	2600	2200	3000	3000	3600	3400	3600
12	3200	3000	3000	3200	3400	3400	3200	3000	3000	2600	3000	2200	2600	3600	3400	3800
13	2800	2600	2200	2600	2800	3000	3000	3000	2400	2400	3000	2600	2000	3200	3400	3800
14	2600	2800	2800	2200	2200	2600	2800	3000	3000	3200	3600	3600	3200	2000	3000	3400
15	2600	2800	3000	2800	2600	2200	2200	2600	2800	3000	3400	3400	3400	3000	1900	2400
16	3000	3200	3400	3200	3000	2800	2800	3000	3200	3400	3600	3800	3800	3400	2400	2200

3.- ΤΕΛΗ ΑΥΘΗΜΕΡΟΝ ΠΑΡΑΔΟΣΗΣ ΕΚΤΟΣ ΖΩΝΩΝ (1- 16)Για λοιπές περιοχές του Νομού Αττικής: 5000 ΔΡΧ.

Όλα τα παραπάνω τέλη ισχύουν για αντικείμενα βάρους μέχρι 2 κιλά.για αντικείμενα μεγαλυτέρου βάρους των 2 κιλών κάθε επιπλέον κιλό ή κλάσμα αυτού : 250 δρχ.

Ταξινόμηση των Δήμων - Περιοχών του Λεκανοπεδίου Αττικής στις Τιμολογιακές ζώνες

ΖΩΝΕΣ	ΔΗΜΟΙ - ΠΕΡΙΟΧΕΣ
1	Αθηναίων(περιοχή Ταχ.Κωδικών104-105-106-116-117-118)
2	Αθηναίων (περιοχή Ταχ.Κωδικών:111-112-113-114-115) - Γαλατσίου
3	Περιστερίου- Αγ.Αναργύρων-Ιλίου(Ν.Λιοσίων)-Πετρούπολης
4	Αιγάλεω- Αγ.Βαρβάρας- Κορυδαλού-Χαϊδαρίου
5	Πειραιώς-Δραπετσώνας-Νίκαιας-Αγ. Ιωάννη Ρέντη
6	Καλλιθέας-Μοσχάτου- Π.Φαλήρου- Ν.Σμύρνης-Δάφνης-Ταύρου
7	Αγ. Δημητρίου- Ηλιούπολης- Υμηττού- Βύρωνα- Καισαριανής-Ζωγράφου
8	Παπάγου-Χολαργού-Αγ.Παρασκευής-Χαλανδρίου-Ν.Ψυχικού-Ψυχικού-Φιλοθέης
9	Αμαρουσίου-Πεύκης-Λυκόβρυσης-Μεταμόρφωσης-Ν.Χαλκηδόνας-Ν.Φιλαδελφείας-Ν.Ιωνίας-Ηρακλείου
10	Κηφισιάς-Μελισσίων-Βριλησσίων
11	Ν.Πεντέλης-Πεντέλης-Γέρακα-Ανθούσας-Παλλήνης-Γλυκών Νερών
12	Ν.Ερυθραίας-Εκάλης-Δροσιάς-Διονύσου-Άνοιξης-Ροδόπολης-Σταμάτας-Αγ.Στεφάνου-Κρυονερίου
13	Καματερού-Άνω Λιοσίων-Ζεφυρίου-Αχαρνών-Θρακομακεδόνων
14	Κερατσινίου-Περάματος
15	Γλυφάδας-Ελληνικού-Αργυρουπόλεως-Αλίμου
16	Βούλας-Βουλιαγμένης-Βάρης-Βάρκιζας(Αλλιάνθου)

ΙΙ' ΓΙΑ ΤΟ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΟ ΣΥΓΚΡΟΤΗΜΑ ΠΟΛΕΩΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ

1.-ΤΕΛΗ ΚΑΝΟΝΙΚΗΣ ΕΠΙΔΟΣΗΣ (Παραλαβή - Επίδοση σε 4 ώρες)

ΖΩΝΕΣ	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
1	1000	1000	1300	1300	1200	1200	1400	1400	1400	1500	1500
2	1000	1000	1200	1200	1300	1300	1500	1500	1500	1400	1600
3	1300	1200	1100	1300	1500	1500	1700	1700	1700	1300	1800
4	1300	1200	1300	1100	1300	1500	1700	1700	1600	1400	1800
5	1200	1300	1500	1300	1100	1200	1400	1300	1300	1500	1500
6	1200	1300	1500	1500	1200	1100	1300	1300	1400	1600	1400
7	1400	1500	1700	1700	1400	1300	1300	1400	1500	1800	1400
8	1400	1500	1700	1700	1300	1300	1400	1300	1400	1800	1500
9	1400	1500	1700	1600	1300	1400	1500	1400	1200	1700	1700
10	1500	1400	1300	1400	1600	1600	1800	1800	1700	1300	1900
11	1500	1600	1800	1800	1500	1400	1400	1500	1700	1900	1300

2.- ΤΕΛΗ ΚΑΤΕΠΕΙΓΟΥΣΑΣ ΕΠΙΔΟΣΗΣ (Παραλαβή - Επίδοση απευθείας)

ΖΩΝΕΣ	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
1	1700	1800	2600	2600	2200	2200	2800	2800	2800	3000	3000
2	1800	1700	2200	2200	2600	2600	3000	3000	3000	2800	3200
3	2600	2200	1900	2400	3000	3000	3400	3400	3400	2400	3600
4	2600	2200	2400	1900	2400	3000	3400	3400	3200	2600	3600
5	2200	2600	3000	2400	1900	2200	2600	2400	2400	3200	3000
6	2200	2600	3000	3000	2200	1900	2400	2400	2800	3200	2800
7	2800	3000	3400	3400	2800	2400	2200	2600	3000	3600	2800
8	2800	3000	3400	3400	2400	2400	2600	2200	2700	3600	3000
9	2800	3000	3400	3200	2400	2800	3000	2700	2200	3400	3400
10	3000	2800	2400	2600	3200	3200	3600	3600	3400	2200	3800
11	3000	3200	3600	3600	3000	2800	2800	3000	3400	3800	2200

3.- ΤΕΛΗ ΑΥΘΗΜΕΡΟΝ ΠΑΡΑΔΟΣΗΣ ΕΚΤΟΣ ΖΩΝΩΝ (1 - 11)Για λοιπές περιοχές του Νομού Θεσσαλονίκης: 5000 ΔΡΧ.

Όλα τα παραπάνω τέλη ισχύουν για αντικείμενα βάρους μέχρι 2 κιλά,για αντικείμενα μεγαλυτέρου βάρους των 2 κιλών κάθε επιπλέον κιλό ή κλάσμα αυτού : 250 δρχ.

Ταξινόμηση των Δήμων - Περιοχών του Πολεοδομικού Συγκροτήματος Θεσσαλονίκης στις Τιμολογιακές ζώνες

ΖΩΝΕΣ	ΔΗΜΟΙ - ΠΕΡΙΟΧΕΣ
1	Θεσσαλονίκης (περιοχή Ταχ.Κωδικών 54621-27, 54629-37)
2	Θεσσαλονίκης(περ.Ταχ.Κωδ.:54248-50,54351-52,54453-54,54633-46,54655) Τριανδρίας
3	Καλαμαριάς (περιοχή Ταχ. Κωδικών:54247, 55131-34)
4	Πυλαίας
5	Νεάπολης- Πολίχνης- Συκιών- Αγ.Παύλου
6	Αμπελοκήπων - Σταυρούπολης- Ευόσμου-Μενεμένης-Ελευθερίου-Θεσ/νίκης(Τ.Κ.54628)
7	Βιομηχανικές Περιοχές Διαβατών,Νέας Μαγνησίας(Ιωνίας), Καλοχωρίου,
8	Βιομηχανικές Περιοχές Ωραιοκάστρου , Νέας Ευκαρπίας
9	Ρετζίκι, Ασβεστοχώρι, Εξοχές, Νοσοκομείο Παπανικολάου, Πανόραμα.
10	Βιομηχανική Περιοχή Θεσσαλονίκης(Τ.Κ.54500),Θέρμη, Μίκρα,Γεωργική Σχολή,
11	Βιομηχανική Περιοχή Σίνδου (Τ.Κ. 57400)-Αγ. Αθανασίου(τ.κ.57003)-Γέφυρας(Τ.Κ.57011)

ΙΙΙ' ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΑ ΣΥΓΚΡΟΤΗΜΑΤΑ ΜΕΓΑΛΩΝ ΑΣΤΙΚΩΝ ΚΕΝΤΡΩΝ

1.- ΤΕΛΗ ΚΑΝΟΝΙΚΗΣ ΕΠΙΔΟΣΗΣ
(Παραλαβή - Επίδοση σε 4 ώρες)

ΖΩΝΕΣ	1	2
1	1000	1200
2	1200	1100

2.- ΤΕΛΗ ΚΑΤΕΠΕΙΓΟΥΣΑΣ ΕΠΙΔΟΣΗΣ
(Παραλαβή - Επίδοση απευθείας)

ΖΩΝΕΣ	1	2
1	1700	2000
2	2000	1900

Όλα τα παραπάνω τέλη ισχύουν για αντικείμενα βάρους μέχρι 2 κιλά,για αντικείμενα μεγαλυτέρου βάρους των 2 κιλών κάθε επιπλέον κιλό ή κλάσμα αυτού : 250 δρχ.

ΙV' ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΑ ΣΥΓΚΡΟΤΗΜΑΤΑ ΛΟΙΠΩΝ ΠΟΛΕΩΝ

1.- ΤΕΛΗ ΚΑΝΟΝΙΚΗΣ ΕΠΙΔΟΣΗΣ (Παραλαβή - Επίδοση σε 4 ώρες): 1000 δρχ.

2.- ΤΕΛΗ ΚΑΤΕΠΕΙΓΟΥΣΑΣ ΕΠΙΔΟΣΗΣ (Παραλαβή - Επίδοση απευθείας): 1700 δρχ.

Όλα τα παραπάνω τέλη ισχύουν για αντικείμενα βάρους μέχρι 2 κιλά,για αντικείμενα μεγαλυτέρου βάρους των 2 κιλών κάθε επιπλέον κιλό ή κλάσμα αυτού : 250 δρχ.

Β'- ΤΕΛΗ ΠΟΡΤΑ ΠΟΡΤΑ ΑΠΟ ΠΟΛΗ ΣΕ ΠΟΛΗ 2500 δρχ.

Το παραπάνω τέλος ισχύει για αντικείμενα βάρους μέχρι 2 κιλά,για αντικείμενα μεγαλυτέρου βάρους των 2 κιλών κάθε επιπλέον κιλό ή κλάσμα αυτού : 350 δρχ.

Γ'- ΑΛΛΑ ΠΡΟΣΘΕΤΑ ΤΕΛΗ

1.- ΤΕΛΟΣ ΑΝΑΜΟΝΗΣ 250 δρχ.
Για αναμονή από υπαιτιότητα του πελάτη πάνω από 10΄ καταβάλλεται επιπλέον τέλος, 250 δρχ. ανά 5΄ αναμονής ή κλάσματος αυτής

2.- ΤΕΛΗ ΔΗΛΩΜΕΝΗΣ ΑΞΙΑΣ

- Πάγιο τέλος ανά αντικείμενο: 1000 δρχ.
- Αναλογικό τέλος επί της Δηλωμένης Αξίας. 1,5 ‰

<u>ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ:</u>
Ανώτατο όριο βάρους κάθε αντικειμένου: 20 κιλά
Ανώτατες διαστάσεις κάθε αντικειμένου οι διαστάσεις των Δεμάτων Εσωτερικού.
Ελάχιστες διαστάσεις κάθε αντικειμένου οι διαστάσεις των Επιστολών Εσωτερικού.

ΕΚΠΤΩΣΕΙΣ - ΑΝΑΠΡΟΣΑΡΜΟΓΗ ΤΕΛΩΝ - ΝΕΕΣ ΜΟΡΦΕΣ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗΣ

1.- Τα παραπάνω τέλη είναι για περιστασιακούς πελάτες.
2.- Σε μεγάλους πελάτες (πελάτες με συμβόλαιο) ο ΕΛΤΑ μπορεί έπειτα από Απόφαση και μόνο του Διοικητικού Συμβουλίου του να παρέχει εκπτώσεις επί των παραπάνω τελών.
3.- Σε περίπτωση διαφοροποίησης της διαχείρισης της Υπηρεσίας ΠΟΡΤΑ ΠΟΡΤΑ για κάποια κατηγορία μεγάλων πελατών καθώς και σε περίπτωση παροχής νέας μορφής εξυπηρέτησης ο ΕΛΤΑ έχει τη δυνατότητα να αναπροσαρμόζει τα παραπάνω τέλη έπειτα από Απόφαση και μόνο του Διοικητικού Συμβουλίου του.
4.- Σε περίπτωση επέκτασης της εξυπηρετούμενης περιοχής ενός πολεοδομικού συγκροτήματος κατηγορία εξυπηρέτησης "εντός πόλεως", ο ΕΛΤΑ έχει τη δυνατότητα να καθορίσει με Απόφαση του Διοικητικού Συμβουλίου του τα τέλη που θα ισχύουν για τις περιοχές αυτές καθώς και την τυχόν αναδιάταξη των ζωνών που θα επέλθει.

ΤΕΛΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ ΤΑΧΥΔΡΟΜΕΙΟΥ ΕΠΕΙΓΟΥΣΑΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ
EXPRESS MAIL SERVICE

1.- ΤΕΛΗ ΠΑΡΑΛΑΒΗΣ ΑΠΟ ΤΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΤΟΥ ΑΠΟΣΤΟΛΕΑ

ΚΛΙΜΑΚΩΣΗ ΒΑΡΟΥΣ		Ο Μ Α Δ Ε Σ Τ Ε Λ Ω Ν							
		1	2	3	4	5	6	7	8
		ΕΥΡΩΠΗ 1	ΕΥΡΩΠΗ 2	ΕΥΡΩΠΗ 3	ΒΟΡΕΙΟΣ ΑΜΕΡΙΚΗ	ΜΕΣΗ ΑΝΑΤΟΛΗ	ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗ	ΩΚΕΑΝΙΑ ΚΕΝ.& ΝΟΤΙΑ ΑΜΕΡΙΚΗ	ΛΟΙΠΕΣ ΧΩΡΕΣ
το πρώτο 0,5 κιλό		6000	6200	6300	7000	6900	7600	8000	7500
από 0,5 μέχρι 1 κιλό		7200	7400	7500	8600	8400	9600	10400	9600
κάθε	πάνω από 1 κιλό μέχρι και 5 κιλά	1000	1000	1000	1500	1400	1700	1900	1800
επιπλέον	πάνω από 5 κιλά μέχρι και 10 κιλά	700	700	800	1200	1000	1500	1400	1600
0,5 κιλό	πάνω από 10 κιλά μέχρι και 15 κιλά	600	600	600	900	700	1200	1200	1300
ή κλάσμα	πάνω από 15 κιλά μέχρι και 20 κιλά	500	500	500	650	600	1000	1000	1000
αυτού	πάνω από 20 κιλά	300	300	300	500	400	600	700	700

2.- ΤΕΛΗ ΚΑΤΑΘΕΣΗΣ ΣΕ ΘΥΡΙΔΑ ΤΑΧΥΔΡΟΜΙΚΟΥ ΓΡΑΦΕΙΟΥ

ΚΛΙΜΑΚΩΣΗ ΒΑΡΟΥΣ		Ο Μ Α Δ Ε Σ Τ Ε Λ Ω Ν							
		1	2	3	4	5	6	7	8
		ΕΥΡΩΠΗ 1	ΕΥΡΩΠΗ 2	ΕΥΡΩΠΗ 3	ΒΟΡΕΙΟΣ ΑΜΕΡΙΚΗ	ΜΕΣΗ ΑΝΑΤΟΛΗ	ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗ	ΩΚΕΑΝΙΑ ΚΕΝ.& ΝΟΤΙΑ ΑΜΕΡΙΚΗ	ΛΟΙΠΕΣ ΧΩΡΕΣ
το πρώτο 0,5 κιλό		5400	5600	5700	6400	6300	7000	7400	6900
από 0,5 μέχρι 1 κιλό		6500	6700	6800	7900	7700	8900	9700	9100
κάθε	πάνω από 1 κιλό μέχρι και 5 κιλά	1000	1000	1000	1500	1400	1700	1900	1800
επιπλέον	πάνω από 5 κιλά μέχρι και 10 κιλά	700	700	800	1200	1000	1500	1400	1600
0,5 κιλό	πάνω από 10 κιλά μέχρι και 15 κιλά	600	600	600	900	700	1200	1200	1300
ή κλάσμα	πάνω από 15 κιλά μέχρι και 20 κιλά	500	500	500	650	600	1000	1000	1000
αυτού	πάνω από 20 κιλά	300	300	300	500	400	600	700	700

3.- ΠΡΟΣΘΕΤΑ ΤΕΛΗ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ

Πάγιο τέλος ανά αντικείμενο: 500 δρχ.
Αναλογικό τέλος 5 ‰ επί της Ασφαλιζόμενης Αξίας.
Ανώτατο όριο Ασφαλιζόμενης Αξίας : 250.000 δρχ

ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ - ΕΚΠΤΩΣΕΙΣ - ΑΝΑΠΡΟΣΑΡΜΟΓΗ ΤΕΛΩΝ

1.- Τα παραπάνω τέλη είναι για περιστασιακούς πελάτες.
2.- Για μεγάλους πελάτες (πελάτες με συμβόλαιο) ο ΕΛΤΑ μπορεί έπειτα από Απόφαση του Διοικητικού Συμβουλίου του να παρέχει εκπτώσεις επί των παραπάνω τελών
3.- Ο ΕΛΤΑ μπορεί έπειτα από Απόφαση του Διοικητικού του Συμβουλίου να καθορίζει εκπτώσεις για τις ειδικές συσκευασίες DOCUMENT PAC & KILOPAC για περιστασιακούς πελάτες.
4.- Ο ΕΛΤΑ μπορεί έπειτα από Απόφαση του Διοικητικού του Συμβουλίου να αναστέλλει την αποστολή ασφαλισμένων αντικειμένων, γενικά ή προς ορισμένες χώρες καθώς επίσης και να αναπροσαρμόζει τα πρόσθετα τέλη ασφάλισης (πάγια ή αναλογικά) επειδή η κάλυψη χορηγείται από τον ΕΛΤΑ και μόνο, ασχέτως αν υπαίτια για τυχόν απώλεια είναι Ξένη Ταχυδρομική Υπηρεσία
5.- Σε περίπτωση που έπειτα από διμερή συμφωνία μεταξύ ΕΛΤΑ και άλλης Ξένης Ταχυδρομικής Υπηρεσίας συμφωνηθεί η μεταξύ τους διακίνηση αντικειμένων "Δηλωμένης Αξίας" τότε θα πάψει αυτόματα να ισχύει η Ασφάλιση των αντικειμένων προς την χώρα αυτή, το ανώτατο ύψος ασφάλισης και τα σχετικά τέλη, και θα καθιερωθούν νέα τέλη και ύψος Δηλωμένης Αξίας σύμφωνα με τους όρους της διμερής συμφωνίας.

Κατανομή των ΧΩΡΩΝ - ΠΕΡΙΟΧΩΝ του δικτύου EMS στις ΟΜΑΔΕΣ ΤΕΛΩΝ

ΟΜΑΔΕΣ ΤΕΛΩΝ	ΧΩΡΕΣ - ΠΕΡΙΟΧΕΣ
1 (ΕΥΡΩΠΗ 1)	ΑΛΒΑΝΙΑ, ΒΕΛΓΙΟ, ΒΟΥΛΓΑΡΙΑ, ΓΙΟΥΓΚΟΣΛΑΒΙΑ, ΕΛΒΕΤΙΑ, ΙΤΑΛΙΑ, ΚΥΠΡΟΣ, ΛΙΧΤΕΝΣΤΑΙΝ, ΛΟΥΞΕΜΒΟΥΡΓΟ, ΜΕΓΑΛΗ ΒΡΕΤΑΝΙΑ, ΠΟΡΤΟΓΑΛΙΑ.
2 (ΕΥΡΩΠΗ 2)	ΑΥΣΤΡΙΑ, ΓΕΡΜΑΝΙΑ, ΓΑΛΛΙΑ, ΔΑΝΙΑ, ΙΡΛΑΝΔΙΑ, ΙΣΛΑΝΔΙΑ, ΙΣΠΑΝΙΑ, ΜΟΝΑΚΟ, ΝΟΡΒΗΓΙΑ, ΟΛΛΑΝΔΙΑ, ΣΟΥΗΔΙΑ, ΦΙΛΑΝΔΙΑ.
3 (ΕΥΡΩΠΗ 3)	ΓΙΒΡΑΛΤΑΡ, ΕΣΘΟΝΙΑ, ΚΡΟΑΤΙΑ, ΛΕΤΟΝΙΑ, ΛΕΥΚΟΡΩΣΙΑ, ΛΙΘΟΥΑΝΙΑ, ΜΑΛΤΑ, ΟΥΓΓΑΡΙΑ, ΟΥΚΡΑΝΙΑ, ΠΟΛΩΝΙΑ, ΡΟΥΜΑΝΙΑ, ΡΩΣΙΑ, ΣΛΟΒΑΚΙΑ, ΣΛΟΒΕΝΙΑ, ΤΟΥΡΚΙΑ, ΤΣΕΧΙΑ, άλλες χώρες της πρώην ΣΟΒΙΕΤΙΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ άλλες χώρες της πρώην Γιουγκοσλαβίας
4 (ΒΟΡΕΙΟΣ ΑΜΕΡΙΚΗ	Η.Π.Α.(Συμπεριλαμβανομένων των περιοχών Αλάσκα, Πουέρτο Ρίκο, Χαβάη). ΚΑΝΑΔΑΣ. ΜΕΞΙΚΟ.
5 (ΜΕΣΗ ΑΝΑΤΟΛΗ)	ΑΙΓΥΠΤΟΣ, ΑΛΓΕΡΙΑ, ΗΝΩΜΕΝΑ ΑΡΑΒΙΚΑ ΕΜΙΡΑΤΑ, ΙΟΡΔΑΝΙΑ, ΙΡΑΚ, ΙΡΑΝ, ΙΣΡΑΗΛ, ΚΑΤΑΡ, ΚΟΥΒΕΙΤ, ΜΑΡΟΚΟ, ΜΠΑΧΡΕΙΝ, ΟΜΑΝ, ΣΑΟΥΔΙΚΗ ΑΡΑΒΙΑ, ΤΥΝΗΣΙΑ, ΥΕΜΕΝΗ.
6 (ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗ)	ΙΑΠΩΝΙΑ, ΚΙΝΑ, ΝΟΤΙΑ ΚΟΡΕΑ, ΜΑΚΑΟ, ΜΑΛΑΙΣΙΑ, ΜΠΡΟΥΝΕΙ, ΣΙΓΚΑΠΟΥΡΗ, ΤΑΙΒΑΝ, ΤΑΥΛΑΝΔΗ, ΦΙΛΙΠΠΙΝΕΣ, ΧΟΝΓΚ - ΚΟΝΓΚ,
7 (ΩΚΕΑΝΙΑ - ΚΕΝΤΡ.& ΝΟΤΙΟΣ ΑΜΕΡΙΚΗ)	ΑΥΣΤΡΑΛΙΑ, ΝΕΑ ΖΗΛΑΝΔΙΑ, ΝΕΑ ΚΑΛΥΔΩΝΙΑ, ΦΙΤΖΙ. ΑΡΓΕΝΤΙΝΗ, ΑΡΟΥΜΠΑ, ΒΕΝΕΖΟΥΕΛΑ, ΒΕΡΜΟΥΔΕΣ, ΒΡΑΖΙΛΙΑ, ΓΟΥΑΤΕΜΑΛΑ ΓΟΥΙΑΝΑ, ΕΛ ΣΑΛΒΑΔΟΡ, ΚΟΛΟΜΒΙΑ, ΚΟΣΤΑ ΡΙΚΑ, ΚΟΥΒΑ, , ΜΠΑΧΑΜΕΣ, ΟΥΡΟΥΓΟΥΑΗ, ΠΑΝΑΜΑΣ, ΠΑΡΑΓΟΥΑΗ, ΠΕΡΟΥ, ΧΙΛΗ.
8 (ΛΟΙΠΕΣ ΧΩΡΕΣ)	ΑΙΘΙΟΠΙΑ, ΑΚΤΗ ΕΛΕΦΑΝΤΟΣΤΟΥ, ΓΚΑΜΠΟΝ, ΖΑΙΡ, ΖΑΜΠΙΑ, ΖΙΜΠΑΜΠΟΥΕ, ΚΑΜΕΡΟΥΝ, ΚΕΝΤΡΙΚΗ ΑΦΡΙΚΗ, ΚΕΝΥΑ, ΚΟΝΓΚΟ, ΜΑΔΑΓΑΣΚΑΡΗ, ΜΑΛΑΟΥΙ, ΜΑΛΙ, ΜΑΥΡΙΤΑΝΙΑ, ΜΟΖΑΜΒΙΚΗ, ΜΠΟΤΣΟΥΑΝΑ, ΜΠΟΥΡΟΥΝΤΙ, ΝΟΤΙΟΣ ΑΦΡΙΚΗ,ΟΥΓΚΑΝΤΑ, ΡΟΥΑΝΤΑ, ΣΕΝΕΓΑΛΗ, ΣΟΥΔΑΝ, ΣΙΕΡΑ ΛΕΟΝΕ, ΤΑΝΖΑΝΙΑ, ΤΖΙΜΠΟΥΤΙ, ΤΟΓΚΟ. ΙΝΔΙΑ, ΜΑΛΔΙΒΕΣ,ΠΑΚΙΣΤΑΝ, ΣΡΙ ΛΑΝΚΑ. (Ασιατικές χώρες της πρώην Σοβιετικής Ένωσης **)

ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ:

1.- Σε περίπτωση που ενταχθεί μία νέα χώρα ή περιοχή στο δίκτυο της Υπηρεσίας EMS η ένταξή της σε κάποια ομάδα τελών θα γίνει με απόφαση του ΕΛΤΑ.

2.- Σε περίπτωση που οι Ασιατικές χώρες της πρώην Σοβιετικής Ένωσης (**) συνδεθούν αυτόνομα στο δίκτυο της Υπηρεσίας EMS, δηλαδή δεν θα εξυπηρετούνται μέσω της ΡΩΣΙΑΣ , θα ενταχθούν τιμολογιακά στην ομάδα τελών 8.

ΓΕΝΙΚΑ

Ο ΕΛΤΑ, με απόφαση του Διοικητικού Συμβουλίου και μόνο, δύναται:

1. Να συνάπτει ειδικές τιμολογιακές συμβάσεις με μόνιμους μεγάλους πελάτες κι οργανισμούς και να χορηγεί επιπλέον εκπτώσεις στα ήδη εγκεκριμένα τιμολόγια.

2. Για νέες υπηρεσίες και δραστηριότητες να καθορίζει τα ταχ. τέλη των υπηρεσιών αυτών, μέχρι οριστικής ρύθμισής τους, στο επόμενο τιμολόγιο.

3. Κατά το α' δίμηνο κάθε έτους, λόγω των συνθηκών ανταγωνισμού που επικρατούν στην αγορά, ν' αναπροσαρμόζει τα ταχ. τέλη των υπηρεσιών του που υφίστανται έντονο ανταγωνισμό, όπως οι υπηρεσίες ΠΟΡΤΑ - ΠΟΡΤΑ, E.M.S., ΚΑΤΕΠΕΙΓΟΝΤΑ, ΤΑΧΥΠΛΗΡΩΜΗ κ.λπ.

4. Το τιμολόγιο διακίνησης του ημερήσιου και περιοδικού τύπου των εκδοτών είναι αυτό που προβλέπεται από τις διατάξεις του άρθρου 68 του Ν. 2065/92 και του άρθρου 15 του Ν. 2469/97.

5. Η ισχύς της απόφασης αυτής αρχίζει από 1.7.1997.

Η απόφαση αυτή να δημοσιευθεί στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Αθήνα, 27 Ιουνίου 1997

Ο ΥΦΥΠΟΥΡΓΟΣ

ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΛΟΥΚΑΚΗΣ

ΕΘΝΙΚΟ ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΟ

ΕΦΗΜΕΡΙΔΑ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ

ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΟΥ 34 * ΑΘΗΝΑ 104 32 * TELEX 223211 YPET GR * FAX 52 34 312

ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗΣ ΠΟΛΙΤΩΝ

ΚΕΝΤΡΙΚΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑ Σολωμού 51		ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ ΠΩΛΗΣΗΣ Φ.Ε.Κ.	
Πληροφορίες δημοσιευμάτων Α.Ε. - Ε.Π.Ε.	5225761 5230841	ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ Βασ. Όλγας 188, 1ος ορ.-Τ.Κ. 546 55	(031)423956
Πληροφορίες δημοσιευμάτων λοιπών Φ.Ε.Κ.	5225713 5249547	ΠΕΙΡΑΙΑΣ Νικήτα 6-8 Τ.Κ. 185 31	4136402 4171307
Πώληση Φ.Ε.Κ.	5239762	ΠΑΤΡΑ Κορίνθου 327 Τ.Κ. 262 23	(061)271249 224581
Φωτοαντίγραφα παλαιών Φ.Ε.Κ.	5248141	ΙΩΑΝΝΙΝΑ Διοικητήριο Τ.Κ. 454 44	(0651)21901
Βιβλιοθήκη παλαιών Φ.Ε.Κ.	5248188	ΚΟΜΟΤΗΝΗ Δημοκρατίας 1 Τ.Κ. 691 00	(0531)22637 26522
Οδηγίες για δημοσιεύματα Α.Ε. - Ε.Π.Ε.	5248785		
Εγγραφή Συνδρομητών Φ.Ε.Κ. και αποστολή Φ.Ε.Κ.	5248320		

ΤΙΜΗ ΦΥΛΛΩΝ ΕΦΗΜΕΡΙΔΟΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ	- Μέχρι 8 σελίδες 150 δρχ. - Από 9 μέχρι 16 σελίδες 300 δρχ. - Από 16 σελίδες και άνω προσαύξηση 100 δρχ. ανά 8σέλιδο ή μέρους αυτού

ΕΤΗΣΙΕΣ ΣΥΝΔΡΟΜΕΣ Φ.Ε.Κ.

Τεύχος	Κ.Α.Ε. Προϋπολογισμού 2531	Κ.Α.Ε. εσόδου υπέρ ΤΑΠΕΤ 3512
Α΄ (Νόμοι, Π.Δ., Συμβάσεις κ.τλ.)	50.000 δρχ.	2.500 δρχ.
Β΄ (Υπουργικές αποφάσεις κ.τλ.)	50.000 »	2.500 »
Γ΄ (Διορισμοί, απολύσεις κ.τλ. Δημ. Υπαλλήλων)	10.000 »	500 »
Δ΄ (Απαλλοτριώσεις, πολεοδομία κτλ.)	50.000 »	2.500 »
Αναπτυξιακών Πράξεων (Τ.Α.Π.Σ.)	25.000 »	1.250 »
Ν.Π.Δ.Δ. (Διορισμοί κ.τλ. προσωπικού Ν.Π.Δ.Δ.)	10.000 »	500 »
Παράρτημα (Πίνακες επιτυχόντων διαγωνισμών)	5.000 »	250 »
Δελτίο Βιομηχανικής Ιδιοκτησίας (Δ.Ε.Β.Ι.)	10.000 »	500 »
Ανωτάτου Ειδικού Δικαστηρίου (Α.Ε.Δ.)	3.000 »	150 »
Ανωνύμων Εταιρειών & Ε.Π.Ε.	250.000 »	12.500 »
Προκηρύξεων Α.Σ.Ε.Π.	10.000 »	500 »
ΓΙΑ ΟΛΑ ΤΑ ΤΕΥΧΗ ΕΚΤΟΣ Α.Ε. & Ε.Π.Ε.	200.000 »	10.000 »

* Οι συνδρομές του εσωτερικού προπληρώνονται στα Δημόσια Ταμεία που δίδουν αποδεικτικό είσπραξης (διπλότυπο) το οποίο με τη φροντίδα του ενδιαφερομένου πρέπει να στέλνεται στην Υπηρεσία του Εθνικού Τυπογραφείου.
* Οι συνδρομές του εξωτερικού επιβαρύνονται πέρα των παραπάνω αναφερομένων ποσών με τα ταχυδρομικά τέλη και μπορεί να στέλνονται με επιταγή και σε ανάλογο συνάλλαγμα στο Διευθυντή Οικονομικού του Εθνικού Τυπογραφείου.
* Η πληρωμή του ποσοστού του ΤΑΠΕΤ που αντιστοιχεί σε συνδρομές, εισπράττεται στην Αθήνα από το Ταμείο του ΤΑΠΕΤ (Σολωμού 51 - Αθήνα) και στις άλλες πόλεις από τα Δημόσια Ταμεία.
* Οι συνδρομητές του εξωτερικού μπορούν να στέλνουν το ποσό του ΤΑΠΕΤ μαζί με το ποσό της συνδρομής.
* Οι Νομαρχιακές Αυτοδιοικήσεις, οι Δήμοι, οι Κοινότητες ως και οι επιχειρήσεις αυτών πληρώνουν το μισό χρηματικό ποσό της συνδρομής και ολόκληρο το ποσό υπέρ του ΤΑΠΕΤ.
* Η συνδρομή ισχύει για ένα χρόνο, που αρχίζει την 1η Ιανουαρίου και λήγει την 31η Δεκεμβρίου του ίδιου χρόνου. Δεν εγγράφονται συνδρομητές για μικρότερο χρονικό διάστημα.
* Η εγγραφή ή ανανέωση της συνδρομής πραγματοποιείται το αργότερο μέχρι τον Μάρτιο κάθε έτους.
* Αντίγραφα διπλοτύπων, ταχυδρομικές επιταγές και χρηματικά γραμμάτια δεν γίνονται δεκτά.

Οι υπηρεσίες κοινού λειτουργούν καθημερινά από 08.00΄ έως 13.00΄

ΑΠΟ ΤΟ ΕΘΝΙΚΟ ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΟ